# LA CORONA ESPAÑOLA Y EL TRÁFICO DE NEGROS

## DEL MONOPOLIO AL LIBRE COMERCIO



REYES FERNÁNDEZ DURÁN

Durante el siglo XVII el tráfico de esclavos negros a la América española se monopolizó. Solo una empresa llevaba los esclavos a las Indias pagando una cantidad a la corona española por cada esclavo que introducía. Al comienzo del siglo XVIII este monopolio lo obtuvo una empresa francesa, la Real Compañía de Guinea y del Asiento, con sede en Paris, entre sus accionistas figuraban el monarca francés y el español.

Por el Tratado de Utrecht el monopolio pasó a Inglaterra, a la Compañía del Mar del Sur (*South Sea Company*) con sede en Londres, creada para solucionar el problema del pago de los intereses de la deuda pública inglesa. Su principal actividad mercantil era el tráfico de esclavos a la América española. Sus acciones cotizaban en la Bolsa de Londres y fueron objeto del primer crash bursátil. El monarca español también estuvo interesado en esta compañía.

A finales del siglo XVIII la corona española decidió liberalizar el tráfico de esclavos negros a la América española, para que todos los españoles que lo deseasen pudiesen dedicarse a él.

**Reyes Fernández Durán desvela el tráfico de esclavos negros a las Indias españolas en el siglo XVIII con la implicación de la corona española.**

Ecobook
EDITORIAL del ECONOMISTA



Cristo, 3 - 28015 Madrid (España).
Tel.: 915 595 130 - Fax: 915 595 072
www.ecobook.com



Imprime: Publidisa

ISBN formato papel: 978-84-96877-51-1
ISBN formato PDF: 978-84-96877-52-8
Depósito legal: SE-9074-2011

# LA CORONA ESPAÑOLA Y EL TRÁFICO DE NEGROS

## DEL MONOPOLIO AL LIBRE COMERCIO

REYES FERNÁNDEZ DURÁN

*A mi querido hermano Ramón Fernández Durán*
*In Memoriam.*

# Índice

# PROLOGO[1]

Pretendo en esta obra analizar la organización del tráfico de esclavos negros a las Indias durante el siglo XVIII y sobre todo durante su primera mitad. Narraré el proceso que llevó a la liberalización de este tráfico. Con la liberalización, a finales del siglo XVIII, se produjo una llegada masiva de esclavos negros a las islas de Cuba y Puerto Rico durante el siglo XIX.

---

1. En 1906 Georges Scelle publicó su tesis doctoral *La traite negrière aux Indes de Castille,* donde analiza el proceso que siguió el tráfico de negros a las Indias españolas.
El libro nunca fue traducido al español y sigue siendo una obra básica de consulta.
Enriqueta Vila Villar ha dedicado toda su vida al estudio del tráfico de negros y los problemas de los negros en las Indias sobre todo durante el siglo XVII, su obra es otro referente básico.
En el mundo anglosajón se ha publicado mucho sobre el tema. En 1963, Malcom Cowley y Daniel Mannix publicaron *Black cargoes. A history of the Atlantic slave trade 1518-1865.*, describían la actividad de los traficantes ingleses durante todo el período. Phillip D. Curtin publicó en 1969, *The Atlantic Slave Trade: A Census,* donde cuantificó la exportqación de negros desde Africa al continente americano. La última gran obra es el libro de Hugo Thomas, *Atlantic Slave Trade.*
En América Latina también numerosos estudiosos han ido dibujando el mapa de la esclavitud negra en el continente.
La fundación MAPFRE ha editado en el 2005 bajo la dirección de Jose Andrés-Gallego *Tres Grandes Cuestiones de la Historia de Iberoamerica* que contiene magníficos análisis sobre diferentes cuestiones relacionadas con la esclavitud negra en Iberoamérica, la obra se acompaña con un CD con todas las colaboraciones.

Inicio el libro explicando brevemente al lector cómo nació el asiento de negros a las Indias muy a finales del siglo XVI y cómo evolucionó durante todo el siglo XVII.

Al comenzar el siglo XVIII, se produce la cesión del monopolio del tráfico de esclavos a las Indias, el *Asiento de Negros*, a una compañía francesa, la Real Compañía de Guinea y del Asiento cuyos accionistas eran los financieros más importantes de Luis XIV y teóricamente los dos monarcas, el francés y el español.

Por el Tratado de Utrecht, el monopolio del tráfico y venta de esclavos negros en las Indias españolas pasa de la Compañía de Guinea y del Asiento a la Compañía del Mar del Sur, la *South Sea Company*.

Me detengo en explicar cómo se produjo esta cesión de Francia a Inglaterra, porque fue una de las cesiones más importantes que realizaron los franceses para conseguir la paz firmada en Utrecht.

La *South Sea Company* se creó en 1711 para solucionar el problema del pago del servicio de la deuda pública inglesa. Pero su actividad comercial consistía en la venta de esclavos negros en las Indias españolas. Sus acciones se cotizaron desde su creación en la Bolsa de Londres y la especulación de la que fueron objeto en 1720, conocida como la *South Sea Buble*, motivó el primer *crash* bursátil de la Bolsa de Londres.

En la segunda mitad del siglo XVIII, se rompió el monopolio comercial del puerto de Cádiz como puerto único que comerciaba con las Indias. Se liberalizó el tráfico de esclavos con las Indias. Los españoles pudieron entrar en este tráfico y en este comercio y así llegamos al siglo XIX, momento en el que yo abandono mi relato.

El contrabando de esclavos, realizado por franceses, ingleses y holandeses, ponía a disposición de los españoles residentes en Indias esclavos a un precio mucho más conveniente que el precio al que los vendía el asiento de negros. A principios del siglo XVIII el precio al que se vendía los esclavos en Cartagena o Portobelo por la compañía francesa del asiento era alrededor de 300 pesos o reales de a ocho, y el precio al que se podían comprar de contrabando era entre 100 y 150 pesos.

Analizo las relaciones entre la *South Sea Company* y la corte española, porque estas relaciones fueron clave para explicar las relaciones entre España e Inglaterra durante la primera mitad del siglo XVIII, y

llegaron a motivar las guerras que estallaron entre estas dos coronas. Estas relaciones ponen en evidencia la falta de control de la administración española sobre la compañía hasta 1732. La *South Sea Company,* siempre protegida por la corona británica, no cumplió los términos contractuales del asiento e intentó que España le entregase una cantidad desmesurada para poner fin a su monopolio de tráfico de negros a las Indias españolas.

Expongo el contenido de la normativa sobre los negros recogida en *La Recopilación de Leyes de Indias* publicada en 1681, aunque también se aplicaba en el trato a los esclavos negros, las Leyes de Castilla, el Fuero Juzgo y la Partidas que regulaban la servidumbre. Comparo esta normativa con el código negro francés y los códigos negros de las colonias británicas.

Los Borbones no recopilaron la normativa aprobada durante el siglo XVIII sobre el trato y gobierno de los esclavos negros en las Indias.

En general la normativa española, dentro de su extrema dureza, era mas *humana* que el código negro francés aprobado por Luis XIV en 1680 y modificado por Luis XV en 1724 y que los códigos negros de las colonias británicas. En España y las Indias el esclavo negro, como el siervo de Castilla, podía comprar su libertad.

La preocupación que muestra la corona española durante el siglo XVI y XVII por la suerte de los indios, no la muestra hasta finales del siglo XVIII por la suerte de los negros. La legislación de Indias de los siglos XVI y XVII insistía en que los indios nunca podían ser esclavos, y regulaba las relaciones entre indios y negros. La nueva legislación española sobre esclavos de finales del siglo XVIII, en ciertos aspectos mas humanitaria, va dirigida al negro como esclavo trabajador en una plantación.

La obra de los mercantilistas españoles trata en contadas ocasiones el tema de la esclavitud negra en las Indias.

Si los Diccionarios de Comercio que se editan en Francia e Inglaterra durante el siglo XVIII explican con todo lujo de detalles los pormenores de la trata negrera, en España no se publica nada.

Los ministros de la corona estaban más preocupados por el contrabando de mercancías que se hacia por ingleses, holandeses y franceses en las costas de las Indias españolas a partir de las segunda mitad del siglo XVII, que por el contrabando de esclavos negros.

Durante el siglo XVIII, los ministros de la corona eran conscientes de la corrupción que existía entre los funcionarios españoles en las Indias, y se mostraron muy preocupados por la suerte de la población indígena, sin embargo no expresaron ninguna preocupación por la suerte de los esclavos negros.

Fueron los ministros y altos funcionarios ilustrados de Felipe V, Fernando VI y Carlos III, los que apoyaron que el comercio de los negros se realizase por españoles y se aumentase su entrada en Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo para fomentar las plantaciones de azúcar y tabaco y el cultivo de cacao en Venezuela. Los negros deberían dejar de ser importados como objetos de lujo para el servicio doméstico y pasar a ser importados como mano de obra para las plantaciones, para ello su precio debería de disminuir de manera significativa.

En 1789 se liberalizó el tráfico de esclavos con la América española, pudiendo los españoles dedicarse a él. El Tratado de Tordesillas, con su prohibición de acercarnos a las costas africanas, había quedado atrás, como había quedado atrás la prohibición de que Portugal solo se introdujese en América hasta el meridiano situado a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde.

Las primeras personas que condenaron la esclavitud de los negros y lucharon por mejorar su situación en las Indias fueron, en la segunda mitad del siglo XVII, algunos religiosos españoles residentes en ellas, que veían de cerca las condiciones en las que vivían. Fueron estas contadas personas, franciscanos, dominicos y jesuitas de los siglos XVI y XVII, quienes se adelantaron a los abolicionistas ingleses del siglo XIX. La iglesia católica no condenó oficialmente la esclavitud hasta 1839, bien entrado el siglo XIX. Fue Gregorio XVI quien lo hizo.

Entrado el siglo XIX España pierde sus colonias americanas y se queda solo con Cuba y Puerto Rico, donde no se abolió la esclavitud hasta 1872 en Puerto Rico y hasta 1880 en Cuba.

No hay un acuerdo total sobre las cifras de esclavos llevados a las Indias españolas, su cálculo tiene que ser aproximado. En 1969, Philip D. Curtin[2] cifraba los esclavos negros llevados a América, desde 1492 a 1870, en 9,3 millones. A la América española habrían llegado 1,5 millo-

2. Curtin, Philip, *The Atlantic Slave Trade: a census.* 1969.

nes, la mayor cantidad, unos 600.000, llegaron de 1810 a 1870 a Cuba y Puerto Rico.

La América española, a pesar de su extensión, recibió en su conjunto muchos menos esclavos que Brasil, donde llegaron, según Curtin, 3,6 millones, menos que las colonias británicas que recibieron 2 millones y que las islas francesas que, a pesar de su reducida extensión, recibieron 1,6 millones. La abundancia de mano de obra indígena en las posesiones españolas del continente motivó que la necesidad de mano de obra fuese menor.

El siglo en el que el tráfico fue mayor para el conjunto de América fue el siglo XVIII. En ese siglo llegaron 6 millones de esclavos negros al continente americano desde la costa occidental de África. A la América española durante el siglo XVIII llegaron unos 570.000.

El país que dominó el tráfico de negros durante el siglo XVIII fue Inglaterra. En la segunda mitad del siglo, el puerto de Liverpool llegó a tener más de 100 navíos dedicados al tráfico y diez grandes empresas que transportaban más de mil esclavos al año desde las costas africanas a las costas americanas. Los beneficios conseguidos por estos traficantes, alimentaron el capital que posibilitó la revolución industrial en Inglaterra.

La población india en la América española se ha cifrado en 9 millones en 1570 y en 7,8 millones en 1825.[3] Domínguez Ortiz consideraba que la población española que había recibido permiso para asentarse en las Indias podría superar en poco las 300.000 personas. Estas cifras que se manejan demuestran que durante lo siglos XVI, XVII y XVIII entraron más esclavos negros que españoles blancos en las Indias españolas.

Los blancos, los negros y los indígenas se cruzaron y se reprodujeron y así, a principios del siglo XIX, habría en la América española 3,4 millones de blancos, 5,2 millones de mulatos y mestizos y 2,2 millones de negros, además de los 7,8 millones de indios. Un gran mosaico racial. Esta mezcla racial no se produjo ni en las colonas inglesas ni en las colonias francesas, donde estaba duramente castigado el mestizaje.

No va a encontrar el lector en estas páginas historias ejemplares ni pasados gloriosos, si los busca debe dejar la lectura de este libro y siento que lo haya comprado.

3. Rosenblat, Angel, *La población indígena y el mestizaje en América*. 1954

El lector que se adentre en esta narración se dará cuenta que cito las opiniones de ministros y de accionistas, administradores y factores de las compañías que realizaban el tráfico de negros, pero unos protagonistas, los negros, nunca hablan. No he podido hacerles hablar. Su voz no la he encontrado. Suministro el precio al que se compraban y al que se vendían, la tasa de mortalidad durante las navegaciones, cómo se regulaba su tráfico, cómo funcionaban las compañías que tenían el monopolio de su comercio con la América española.

Introduzco microhistorias que arrojan luz para interpretar los hechos y que sitúan de golpe al lector en el momento de la llegada del navío a un puerto de las Indias, en las negociaciones de la paz de Utrecht, en las oficinas del secretario de estado o en las oficinas de la compañía en Londres. Estará allí, sin que los autores de esta terrible y larga historia se percaten de ello.

En España se piensa que la esclavitud negra es algo que tuvo lugar sólo en las colonias del imperio británico en América, sea este un humilde intento para divulgar la noción que si los ingleses fueron los grandes traficantes y vendedores de esclavos negros del siglo XVIII, los españoles fuimos compradores en las Indias.

# CAPÍTULO I

## El asiento de negros durante el siglo XVII

La esclavitud fue una institución presente en la España medieval, cristiana y musulmana y en la España de la edad moderna. En el último tercio del siglo XV, navíos portugueses y castellanos navegaban a las costas subsaharianas y compraban esclavos negros que después vendían en Lisboa, Cádiz, Sevilla y Valencia. Estos esclavos negros procedentes de la costa africana también se vendían en Italia. En Génova y Venecia también existía un activo mercado de esclavos de origen eslavo procedentes del este de Europa. El mercado de esclavos negros mas activo era el de Lisboa. En Sevilla los esclavos se vendían en las gradas de la Catedral, era el centro de contratación de esclavos para toda España y las Indias.

Los esclavos eran esenciales en la explotación de las minas de Almadén y Guadalcanal y para las galeras del Mediterráneo, el mayor poseedor de esclavos era la Corona. Así que antes del llamado tráfico triangular Europa-África-América existía un tráfico de esclavos que unía Portugal y España con África.[4]

4. Stella, Alessandro, *Histoires d'esclaves dans la Péninsule Ibérique.* 2000.
Dominguez Ortiz, Antonio,*La esclavitud en Castilla en la Edad Moderna y otros estudios de marginados.* 2003

Los corsarios bereberes y árabes del norte de África, aprehendían a españoles y europeos y los esclavizaban para pedir un rescate por su liberación. Este rescate había que pagarlo en monedas de oro o plata. La palabra rescate permaneció para designar la compra de esclavos negros en las costas de África para su envío a las Indias españolas.

En 1494, recién descubiertas las Indias por Cristóbal Colon, se firmó el Tratado de Tordesillas, entre España y Portugal. Se estableció una línea de demarcación que pasaba por los polos, para las conquistas y asentamientos de las dos coronas. La zona al oeste de esta línea que pasaba a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde sería la zona de conquistas castellanas. La zona al este de esta línea sería la zona de conquistas portuguesas. España renunciaba a tocar las costas africanas. Solo los portugueses podrían viajar a las costas africanas a comprar esclavos. Ellos llevarían los esclavos a los mercados de Cádiz y Sevilla. Los intermediarios en las ventas eran florentinos y genoveses.

En el siglo XVI, los esclavos negros, moros y moriscos componían una parte grande e importante de la ciudad de Sevilla, en 1565, Sevilla tenía 6.327 esclavos sobre una población de 87.538 habitantes, apenas había familia acomodada que no tuviese uno o varios.[5]

Estos esclavos negros eran vendidos en la costa occidental africana por sus autoridades tribales y antes que los portugueses iniciaran sus viajes a las costas africanas, fueron los comerciantes árabes los que compraban esclavos negros y cruzando el Sahara los vendían en el norte de África. En la costa oriental africana eran los comerciantes árabes quienes se adentraban hacia el interior y capturaban en sus poblados a hombres, mujeres y niños y en caravanas los llevaban a la costa, donde los vendían para Egipto, Persia y la India. El gran mercado era la isla de Zanzíbar. Este mercado y estas incursiones tuvieron su apogeo en el siglo XIX.

La división del globo terráqueo entre España y Portugal en 1494, no impidió que a lo largo del siglo XVI los holandeses y posteriormente los franceses y los ingleses se acercasen a las costas africanas a comprar oro y marfil y esclavos negros.

En la primera mitad del siglo XVII ya había asentamientos de holandeses, ingleses y franceses en las costas africanas para traficar con

5. Pike, Ruth *Aristócratas y Comerciantes.* Ariel 1978

esclavos. Los daneses llegaron mas tarde[6]. España sin embargo se mantuvo alejada de dicha costa y dicho tráfico hasta que por varios tratados firmados entre España y Portugal en la segunda mitad del siglo XVIII se suprimió la línea de demarcación trazada en Tordesillas. Sin embargo Portugal no respetó la línea de demarcación en América, ocupando territorios en Brasil que debían de pertenecer a la Corona española.

Los primeros años después del descubrimiento se aprehendieron indios en las islas del Caribe para trabajar como esclavos, pero la reina Isabel se mostró contraria a esta práctica y prohibió que los indios pudiesen ser vendidos o tomados como esclavos. Los indios serían considerados vasallos de los reyes de España. También se trajeron a la península como esclavos habitantes de las islas Canarias, a principios del siglo XVI.

La corona portuguesa si permitió que los indios que habitaban en la zona de las Indias conquistada por ellos, Brasil, pudiesen ser esclavizados.

En los primeros años después de la conquista se prohibió que se llevasen a ellas *esclavos ni esclavas, blancos ni negros, ni mulatos y con mucha particularidad los que fuesen berberiscos de casta de moros.*[7] Los que los llevasen incurrían en una pena multada con mil pesos de oro y los esclavos eran devueltos a la Casa de la Contratación. Pero a los pocos años del descubrimiento de las Indias, informa Veitia Linaje *...se fue reconociendo que el trabajo de las minas y demás beneficios y labor de los campos no podía superarse por los indios y para que les ayudasen se dispensó la prohibición referida para que se pudiesen llevar algunos esclavos, como fuesen negros...* Los negros que se llevasen no podían haber residido más de un año en España, a no ser que fuesen al servicio de sus amos y fuesen casados. No se permitió llevar esclavos moriscos.

El descubrimiento de América no supuso solo un encuentro de dos continentes, América y Europa, sino que un tercer continente se vio implicado, África. Solo veinticinco años después del primer viaje de Colón, empezó la importación de esclavos negros a las Indias. El primer envío importante lo autorizó Fernando el Católico.

6. Thomas, Hugh, *The Slave Trade. The history of the Atlantic slave trade 1440-1870* 1997

7. Veitia Linaje, Jose, *Norte y contratación de las Indias* 1673.

El tráfico y comercio de negros fue la actividad económica más internacional previa a la revolución industrial. Hoy en día en nuestra jerga económica diríamos que era un comercio globalizado. Se necesitaban mercancías de dos continentes, Europa y Asia, para ir a un tercer continente, África, a comprar los negros que posteriormente se llevaban para su venta a un cuarto continente, América.

El monopolio del comercio de negros con las Indias españolas lo tuvo a principios del siglo XVIII una compañía francesa con sede en Paris y a partir de 1714 y hasta 1750 una compañía inglesa con sede en Londres cuyas acciones se cotizaban en la Bolsa de Londres y podían ser compradas y vendidas por cualquier persona.

Si en el siglo XVI el tráfico estuvo dominado por los portugueses, ya a mediados del siglo XVII, holandeses e ingleses se afianzan en este tráfico debido a las facilidades de financiación que ofrecían Ámsterdam y Londres como centros financieros.[8]

No solo compraban negros en la costa africana, compraban también oro y marfil y lo pagaban con mercancías. Las monedas de oro inglesas se llamaron guineas porque se fabricaron con oro procedente de África.

Enriqueta Vila Villar ha estudiado el tráfico de esclavos a la América española durante los siglos XVI y XVII y George Scelle en 1906 publicó su magnífica obra sobre este mismo tema.[9]

Durante el siglo XVI la importación de negros se realizó mediante licencias, y a medida que avanzaba el siglo iba aumentando la entrada de esclavos negros. Se pagaba a la Corona, por cada negro, 30 ducados por cabeza, más 20 reales de un impuesto que llamaban *aduanilla*.

A finales del siglo XVI la corona española monopoliza el tráfico de esclavos. Lo concede en exclusividad a ciertos particulares, *se asienta*.

Domínguez Ortiz explica que el asiento era un contrato individual o colectivo, suscrito por uno o varios asentistas por el que se comprometían a entregar una determinada cantidad de dinero a la Corona, en

---

8. Eltis, David, *The rise of the African slavery in America.* Cambridge University Press. 2000.

9. Vila Villar, Enriqueta *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses.* Sevilla E.E.H.A. 1977.

Scelle, Georges *La Traite negrière aux Indes de* Castille. 1906

Vila Villar, Enriqueta *Afroamérica. Textos Históricos.* Colección Clásicos Tavera.Serie II. Volumen 7. Edición electrónica. 1999

el lugar y para el propósito que se determinase durante un año, el pago se escalonaba en mesadas y al Consejo de Hacienda competía la elaboración de estos contratos[10]. Los asentistas eran los financieros de la Corona.

Carmen Sanz Ayan[11] ha explicado los tipos de asientos que existían en el siglo XVII y su estructura formal. Existían los asientos metálicos, que eran préstamos a la Corona, y los asientos que ella llama *en especie,* destinados a los aprovisionamientos de los ejércitos, armadas, galeras y presidios. El sistema de asientos se adoptó porque fracasaron los métodos de administración directa.

Los asientos de tráfico de esclavos podrían responder a las características de ambos tipos de asientos, de los asientos en *especie,* aunque no suministraban ni gestionaban un producto o un servicio exclusivo para la corona sino que suministran un producto dirigido también a los españoles residentes en Indias, y al mismo tiempo concedían un préstamo a la Corona, adelantando a la Real Hacienda, una cantidad por la que cobraban un interés.

Los asientos de tráfico de esclavos estaban controlados por el Consejo de Indias y por el Consejo de Hacienda, y algunos asentistas tuvieron problemas con este último Consejo por la gestión de sus asientos de esclavos.

Los ingresos que recibía la Real Hacienda de la importación de negros se consideraron tan seguros que se situaron juros sobre esta renta de la corona.

Durante el siglo XVII la totalidad de la renta del asiento de negros estaba adscrita a juros y eran los propietarios de los juros los que sufrían la consecuencia de la interrupción de tráfico.[12] El juro era un contrato entre el rey y una persona mediante el cual esta le entregaba una cantidad en efectivo al soberano y este le garantizaba una pensión situada sobre una renta de la corona.

Aunque en España la Real Hacienda firmó multitud de diferentes tipos de asientos, la palabra *asiento* ha quedado ligada en la literatura

10. Domínguez Ortiz, Antonio, *Política y Hacienda de Felipe IV.* Ediciones Pegaso. 1983

11. Sanz Ayan, Carmen, *Los Banqueros de Carlos II.* Universidad de Valladolid. 1989

12. Domínguez Ortiz, Antonio, *Política y hacienda de Felipe IV,*1983.

al tráfico de esclavos. En el siglo XVIII se incorporó al idioma inglés y al francés, haciendo referencia al contrato de tráfico monopolista de esclavos a las Indias españolas.

En la Enciclopedia francesa aparece *assiente* o *assiento* como palabra española que hace referencia al monopolio de la introducción de esclavos negros en las Indias.[13]

Durante el siglo XVI y XVII la hacienda española fue incapaz de atender a dos tipos de pagos, los que se realizaban fuera de España y los de carácter extraordinario.

El asiento del tráfico de esclavos hay que encuadrarlo en las necesidades de financiación de la corona española durante el siglo XVII, de esta manera la Hacienda obtenía un préstamo por otorgar el monopolio del tráfico de esclavos durante un cierto período de tiempo. Al mismo tiempo se establecía un arancel a la importación de una mercancía muy necesaria en las Indias, mano de obra, y la renta de este arancel servía para pagar el servicio de una deuda pública, los juros establecidos sobre esta renta de la corona. Durante los siglos XVI y XVII la mano de obra negra era esencial en las Indias, para la explotación de las minas, para el buceo de perlas, para el trabajo en los astilleros, para proveer los remeros del río Magdalena, para el servicio doméstico, y para toda clase de oficios urbanos. Posteriormente lo sería para las haciendas de cacao y azúcar y tabaco.

Una vez iniciado el sistema de asientos, los esclavos negros era la única mercancía que no viajaba en Flotas y Galeones.

El primer asiento se firmó en Madrid en enero de 1595 con Pedro Gomez Reynal que declaró que las personas interesadas en el asiento eran portuguesas. Para su obtención había competido con Antonio Muñoz Calera, pero Pedro Gomez ofrecía por el asiento 900.000 ducados (equivalentes a 337.500 maravedis) pagaderos en la Casa de Contratación en Sevilla o en la Villa de Madrid en las arcas del tesoro en *reales de contado* y Antonio Muñoz solo ofreció 86.000 ducados a pagar en Italia o Flandes. El periodo del asiento fue de 9 años pero la compañía de Pedro Gomez hizo dejación a los cinco años.

Las cargazones de esclavos podían salir desde Sevilla, Lisboa, Canarias, Cabo Verde y de cualquier parte y Pedro Gomez podía subcontra-

13. *Encyclopedie ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers, par une Société des Gens des Lettres*. 1751. Vol I pag, 768

tar con quien quisiera, vendiendo licencias en las sedes de la compañía en Lisboa o Sevilla. Los esclavos a introducir serían 4.250 esclavos al año. Debían de pagar 100.000 maravedis por esclavo introducido, pagaderos en la Casa de la Contratación, y tendrían una multa de 10 ducados por cada esclavo que dejasen de cargar, 2.000 esclavos los tendrían que llevar donde se les ordenase para el beneficio de la minas.[14]

Hasta 1640, son asentistas portugueses establecidos en Lisboa los que obtienen el monopolio. Los contratos son todos similares, los asentistas adelantan a la corona una cantidad anual entre 100.000 y 150.000 ducados, debían de depositar una fianza durante la duración del contrato, el número de esclavos que debían introducir anualmente oscilaba entre 4.250 y 3.500, los navíos salían de Lisboa o Sevilla o Cádiz, *los rescataban,* (así se denominaba la compra de esclavos) en Cabo Verde y sólo los podían introducir en dos puertos de las Indias, Cartagena y Veracruz. Los derechos a pagar por la introducción de los esclavos venían expresados en ducados y oscilaban en torno a 34 ducados por esclavo, aunque la cantidad viene expresada como un tanto alzado a pagar al año. Los contratos solían tener una vigencia entre 6 y 10 años, pero muchas veces no se llegaba a cumplir el plazo, finalizando antes. En algunos de ellos se especificaba la cantidad de licencias de las que podía disponer el rey.

En estos contratos se suele cuantificar los negros que podían morir en el camino. En el contrato firmado en 1615 con Antonio Fernández Delbas se especifica que cada año tendrá 5.000 licencias para esclavos *...3.500 que ha de meter efectivos y los 1.500 que se le pueden morir en el camino...* En el contrato firmado con Manuel Rodríguez en 1623, se vuelve a repetir esta cantidad 1.500 licencias para los que suelen morir por el camino. El 30% moría en el trayecto de América a las Indias. En el contrato firmado por Melchor Gómez Ángel en 1631 la cantidad de los que se piensa que podrían morir en el camino desciende a 1.000.[15]

A partir de la independencia de Portugal, la corona se encuentra con el hecho que las fuentes de suministro de esclavos están en manos de sus enemigos, Portugal, Inglaterra y Holanda. Curazao y Jamaica se convierten en grandes depósitos de esclavos desde donde son introdu-

14. AGI,Contaduría, leg. 261

15. AGI, Contaduría, leg. 261

cidos clandestinamente en la América española, y con ello se inicia un gran contrabando no solo de esclavos sino también de todo tipo de mercancías. Durante veinte años no se vuelve a firmar un asiento.

Los asientos firmados en la segunda mitad del XVII se diferencian de los anteriores en que los asentistas pueden proveerse de negros en Jamaica y Curazao y no tienen que viajar a las costas africanas.[16] Pueden desembarcar los negros en mas puertos, Cartagena, Veracruz, Portobelo, Habana, y a través de Panamá llevarlos por la costa del Pacífico, a Perú.

En esta segunda mitad del siglo XVII nos encontramos con asentistas que son grandes financieros de la corona española, bien de origen italiano, portugués o español, Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin, Sebastián García Siliceo, y Manuel José Cortizos.

En el asiento de Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin firmado en 1663 por un periodo de siete años, aparece por primera vez el número de negros a introducir expresado en *piezas de indias* en lugar de *esclavos efectivos*. Se consideraba que un negro era *una pieza de indias* si tenía siete cuartas de alto y de ahí para arriba. No eran piezas de indias los que teniendo siete cuartas de alto fuesen ciegos, tuertos o tuviesen otros defectos. Debían introducir 3.500 piezas de indias al año.

Fue Fray Juan de Castro, Padre Regente de la Orden de Predicadores, quien recomendó en la Corte a Grillo y Lomelin. En este asiento se empieza a fijar los derechos a pagar por la introducción de esclavos en pesos, 100 pesos o reales de ocho por cada pieza de indias introducida. Aunque se les hace una rebaja, sólo deben de pagar por 3.000 piezas de indias, un total de 300.000 pesos o reales de a ocho al año. No deben adelantar ninguna cantidad a la corona. El derecho a pagar por pieza es suficientemente alto. También se comprometían a construir diez bajeles en Vizcaya que financiarían con los derechos de esclavos de los dos primeros años. Este asiento introdujo numerosas condiciones nuevas que fueron recogidas por los posteriores contratos de asientos de negros. Los asentistas firmaron contratos para proveerse de esclavos con la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales (*West-Indische Compagnie*, *WIC)* que se los entregaba en Curazao. Los asentistas ade-

16. Vega Franco, Marisa: *El trafico de esclavos con America . Asientos de Grillo y Lomelin.* Sevilla E.E.H.A.1984

más de cargar esclavos en Curazao, cargaban las mercancías demandadas por los españoles en Indias. El contrabando de mercancías fue parte importante de los ingresos del asiento. Curazao se había convertido en el Ámsterdam del Caribe. También firmaron contratos con la compañía inglesa, *Royal Adventurers Company,* que se los entregaba en Jamaica. El asiento tuvo numerosos pleitos con el Consejo de Hacienda, y finalmente la Real Hacienda se declaró deudora de los asentistas.

Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin pertenecían al grupo de banqueros genoveses que financiaron a Felipe IV[17]. Estos genoveses estaban emparentados entre ellos, consiguieron títulos de nobleza de los reyes españoles, construyeron magníficos palacios en Génova, y se asentaron en Madrid, Amberes y Milán, fueron los Balbi, Pallavicini, Spinola, Strata, Durazo y Lomelini. La casa de los Lomelin se vio afectada por la suspensión de pagos de la Corona de 1627, la primera del reinado de Felipe IV, pero en la última suspensión del reinado, la de 1662, la casa Grillo-Lomelin fue una de las cuatro casas excluida de la suspensión, las otras tres fueron la de los Cortizos, Piquenoti, y Ventura Donis.

Los Lomelin, familia con casa en Génova, tenían establecimiento en la Corte, en la calle Mayor, se había iniciado su actividad exportando lana y monopolizando pesquerías de coral. En 1650 había empezado la colaboración entre Ambrosio Lomelin y otro financiero de origen italiano Domingo Grillo esta colaboración duraría hasta 1675. Domingo Grillo obtuvo en 1682 el titulo de Marqués de Clarafuerte[18] y años mas tarde compró una grandeza de España por 300.000 pesos.

En 1674 firma el asiento de tráfico de esclavos Sebastián Garcia Siliceo. La casa de los Silicios había negociado con la Corona desde 1646. Su primer titular fue Alonso, padre de Sebastián,[19] la última negociación importante que hizo fue en 1679. Tuvo problemas con el Consejo de Hacienda en la revisión de las cuentas de otros asientos. En este asiento de negros firmado con García Siliceo sube la corona el derecho a pagar por cada pieza de india introducida de 100 pesos a 112,5 pesos,

17. Dominguez Ortiz, Antonio, op.cit; Grendi, Edoardo, *I Balbi. Una famiglia genovese fra Spagna e Impero* Einaudi 1997

18. Sanz Ayan, Carmen, op.cit.,pag. 320

19. Sanz Ayan, Carmen, op.cit., pag 390

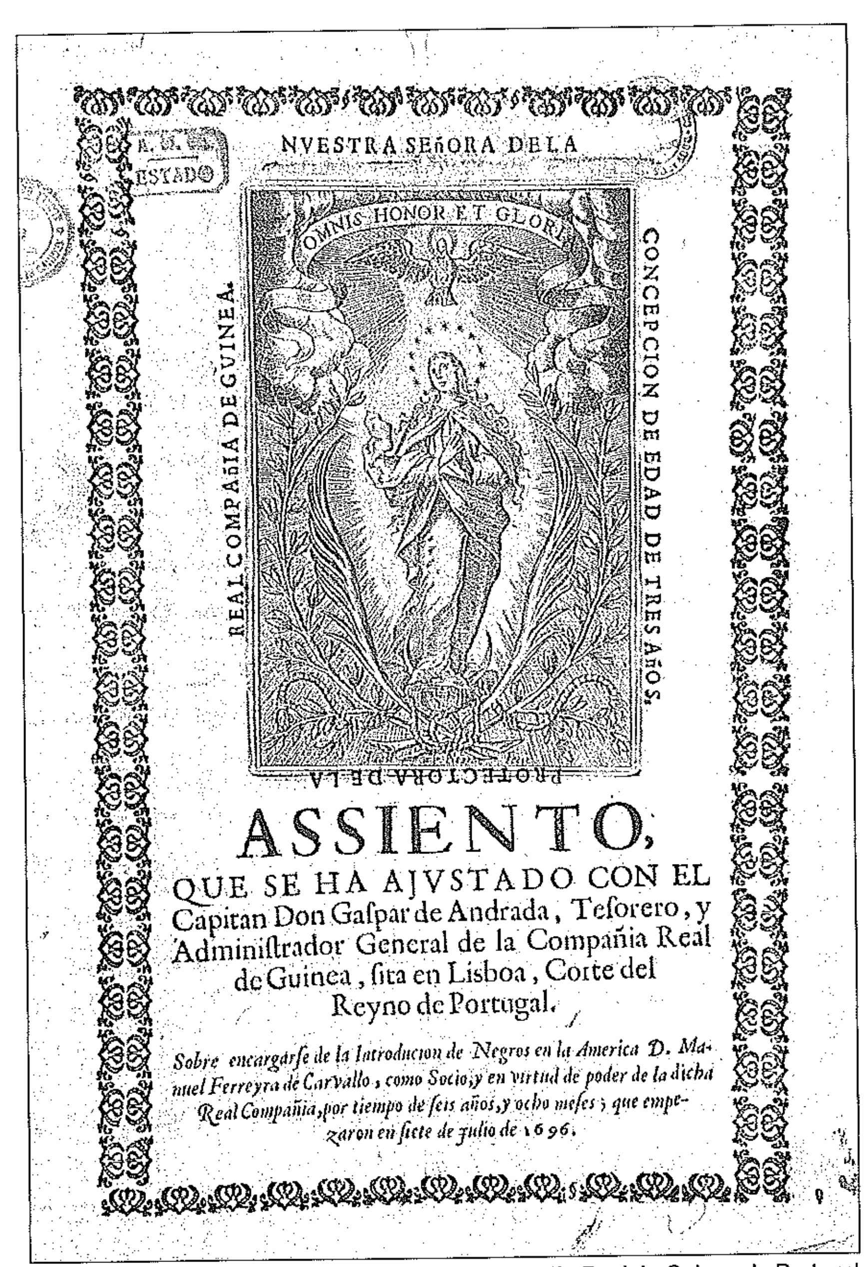
que se deben de hacer efectivos en la cajas reales de los puertos donde se desembarcasen los esclavos. Se especifica que los compradores de los esclavos en Indias los han de pagar en oro o plata y. no en frutos de Indias. Se obliga a Garcia Siliceo a pagar a Fray Juan de Castro de la orden de Santo Domingo, 2.000 pesos al año que le había prometido el difunto rey (Felipe IV). Garcia Siliceo abandonó el asiento al año y pico de haberlo firmado.

El Consulado de Sevilla se hace cargo del asiento en 1676 por cinco años, y se vuelven a transportar los negros en Flotas, Galeones y navíos de registro, pero es incapaz de conseguir suministradores de negros y abandona el asiento.

En 1677 firma el asiento Manuel José Cortizos. La casa de los Cortizos, conversos de origen portugués, tuvo una gran importancia como financiadora de la Corona en el siglo XVII. Inició la actividad Sebastián Cortizos en 1650, a su muerte pasó el control a su sobrino Manuel José Cortizos, que en 1668 había sido nombrado vizconde de Valdefuentes, y en 1674 había obtenido el titulo de marques de Villaflores, se especializó en realizar pagos para la corona en Amberes, Palermo, y Nápoles.

En el contrato que firma Nicolás Porcio en 1683 por cinco años, la cantidad de negros viene expresada en toneladas, se obliga a introducir 10.000 toneladas de negros en cinco años, se refiere a las toneladas de los navíos destinados al tráfico de negros, los derechos a pagar se establecen en pesos/tonelada. Esta medida de arqueo de los buques negreros va a suscitar discusiones y controversias sobre cuantos esclavos entran en los navíos.

Fue la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, la que suministró los negros a los asentistas españoles en la segunda mitad del siglo XVII. Tanto Antonio Gracia Sebastián, que firmó el asiento en 1674, como Manuel José Cortizos, marqués de Villaflores, que lo firmó en 1677, como Nicolás Porcio, que lo firmó en 1682, habían sido meros intermediarios de esta compañía. La Compañía Holandesa de las Indias Occidentales trabajaba con la casa de negocios de John Coymans&Co. en Ámsterdam, que tenía una sucursal en Cádiz que regentaba Baltasar Coymans. En menor medida la *Royal Áfricán Company* también suministró esclavos a los asentistas españoles de la segunda mitad del XVII.





# ASSIENTO,

QUE SE HA AJUSTADO CON EL Capitan Don Gaſpar de Andrada, Teſorero, y Adminiſtrador General de la Compañia Real de Guinea, ſita en Lisboa, Corte del Reyno de Portugal.

*Sobre encargarſe de la Introducion de Negros en la America D. Manuel Ferreyra de Carvallo, como Socio, y en virtud de poder de la dicha Real Compañia, por tiempo de ſeis años, y ocho meſes; que empeçaron en ſiete de Julio de 1696.*

Portada del texto del Asiento firmado con la Compañía Real de Guinea de Portugal en 1696. *Ministerio de Cultura. Archivo Histórico Nacional, Estado, leg.2334*

En 1685 Baltasar Coymans logra a través de sus buenas relaciones con el Consejo de Indias arrebatarle el contrato del asiento a Nicolás Porcio.[20]

Este asiento de Coymans estuvo lleno de problemas desde el principio debido a la resistencia de Porcio a abandonarlo. Porcio utilizó todo tipo de armas para volver a hacerse con el asiento. Consiguió interesar al Consejo de la Inquisición y al Nuncio, que expresaron a Carlos II su opinión que era ilícito firmar un contrato con herejes, el Consejo de Indias se opuso a la ingerencia en sus asuntos del Consejo de la Inquisición y de la Nunciatura.

El Consejo de la Inquisición se oponía a que el asiento lo llevasen a cabo los holandeses que eran herejes y podían poner en peligro la fe católica de los esclavos negros que transportaban y de las personas de los puertos con las que establecían contacto.

Los problemas que arrastró este contrato con Coymans, hizo intervenir a los Estados Generales (Holanda), que entraron directamente a defender los intereses de Coymans y de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales.[21]

El 21 de agosto de 1685, Carlos II solicita al Consejo de Indias la siguiente información: *...se sirve mandar se le informe de qué conveniencia son los negros en la América y de que daños se seguirían de no haberlos, si ha habido Junta de teólogos y tocados a fin de reconocer si es licito comprarlos por esclavos y hacer de ellos asiento, si hay autores que hayan escrito sobre este particular y quienes son...*[22]. El rey pide se le conteste con brevedad.

El Consejo de Indias contesta al rey:

El llevar negros a América no era conveniente sino necesario... *porque con la falta que hay de indios en lo principal de la América, y*

20. Wright, I.A, *The Coymans Asiento (1685-1689). Bijdragen voor Vaderlandse geschiednis en Oudheidkunde*, reeks VI. 23-62, 1924

21. Balthasar y Johann Coymans se hicieron construir una residencia que todavía se puede visitar en Amsterdam en el 177 de la Keizersgracht. Su arquitecto fue Jacob Van Camper el mejor arquitecto del momento que también construyó el Ayuntamiento de Amsterdam y la Maurithuis de La Haya, actualmente la Royal Picture Gallery de la Haya..

22. AGI, Indiferente General, leg. 2841

*donde los hay no se les puede obligar al servicio personal, los negros son los que labran las haciendas sin que se puedan labrar por españoles, así porque estos no se aplican, ni se han aplicado nunca, ni hay numero de ellos...* los negros no solo labraban las haciendas, servían también de trajineros, marineros y para el servicio doméstico, para el que no se empleaba ni a criollos ni a españoles *...Si se prohibiese la continuación de conducirlos cesaría el alimento preciso para todo el común del Reino, las haciendas que principalmente consisten en el caudal de esclavos negros se perderían exponiéndose la América a una total ruina y esto ocurrió cuando el Reyno de Portugal se desunió de esta Corona habiendo fallado los asientos aunque se dieron licencias no fue suficiente para proveer la America...*

El Consejo informa al rey que el suspender los asientos de negros tampoco era bueno para la Corona por la rentas que obtenía de los asientos. Además aunque se suspendiese el asiento de negros y se prohibiese su introducción seguirían entrando de contrabando*...siendo la necesidad de ellos inexorable*. No expone el Consejo que también sería muy perjudicial la suspensión del asiento de negros para los miembros del Consejo de Indias que cobraban un sustancioso sobresueldo que les abonaba la compañía que explotaba el asiento. El Consejo advierte también al rey sobre las consecuencias que tendría para *la quietud* de aquellos reinos si se declarase ilícita la esclavitud pues los españoles residentes se rebelarían contra esta medida. El Consejo afirma ... *y siendo este genero de gentes nacida como dicen muchos para servir no se ha de discurrir por las estrechas disposiciones del derecho de gentes...*

El Consejo elude contestar la pregunta sobre si ha habido Junta de teólogos que hayan tratado el problema. Simplemente informa al rey que muchos autores han tratado el problema de la esclavitud de los negros en América y que hay variedad de opiniones. Pero le informa solo de los autores que no han criticado la trata ni la existencia de la esclavitud, cita al padre Molina, a Morales, a Tomás Sánchez, a Juan Solórzano y sobre todo al padre Abendaño *...vistas todas las autoridades y fundamentos es el Padre Abendaño que es el que mas modernamente y con mas difusión y conocimiento trató y resolvió la cuestión.* Para Abendaño la venta y comercio de los negros en la América era lícita. El Consejo además informa al Rey que todas las ordenes religiosas asentadas en América tienen esclavos y se valen de ellos sin nin-

gún escrúpulo, *...las religiones tienen copioso número de ellos en sus haciendas sin que en esto hayan puesto escrúpulos...* y que Su Santidad no había mostrado *ninguna repugnancia*. Termina el Consejo *...así parece que no se puede dudar de la precisión de estos esclavos para mantenerse los Reynos de las Indias...*

Ningún otro rey durante el siglo XVIII cuestionó ni preguntó sobre la licitud del tráfico de negros hacia América ni sobre la licitud de la esclavitud. Ni el religioso hasta lo enfermizo Felipe V, ni nuestro gran rey ilustrado Carlos III, se preocuparon por su licitud. Fue el tan criticado Carlos II el único que lo hizo. El Consejo de Indias con un informe sesgado y donde le hurtaba al rey información sobre los autores religiosos que habían condenado la esclavitud de los negros en las Indias, dio cobertura legal a la situación.

En 1692 se contrató el asiento con Francisco Marín de Guzmán, vecino de Caracas, por cinco años, pero este asiento no llegó a su término, ya que el asentista no cumplió sus obligaciones y fue embargado por la Real Hacienda. Marin había firmado contratos para proveerse de esclavos con traficantes portugueses entre los que se encontraba la Compañía Real de Guinea.

En 1696 el asiento vuelve a manos portuguesas a la *Compañía Real de Guinea, sita en Lisboa, Corte del Reino de Portugal.*[23] El asiento se negoció con el tesorero y administrador general Don Gaspar Andrada, pero lo firmó en Madrid uno de los socios de la compañía, Don Manuel Ferreira de Carvallo. El rey portugués Pedro II *estaba interesado* en dos tercios del resultado de las operaciones de la compañía. La compañía tenía la sede en Lisboa, en el barrio de San Pablo, donde tenía *casas propias*.

Por primera vez se firma el contrato con una compañía que tiene su sede fuera de España, pero el proceso sigue siendo el mismo. La Compañía entrega un Pliego de condiciones al Consejo de Indias que le da el visto bueno y lo pasa al Rey para su aprobación. El contrato se firma ante notario, a la escritura se adjunta copia del Pliego de Condiciones y el

23. AHN, Estado, leg.2334 *Assiento, que se ha ajustado con el Capitan Don Gaspar de Andrada, Tesorero, y Administrador General de la Compañia Real de Guinea, sita en Lisboa, Corte del Reyno de Portugal. Sobre encargarse de la Introducción de negros en la America D. Manuel Ferreira de Carvallo, como socio, y en virtud de poder de la dicha Real Compañia, por tiempo de seis años, y ocho meses; que empezaron el siete de julio de 1696*

poder con el que firma Ferreira, que le ha sido concedido ante notario en Lisboa por los accionistas de la Compañía Real de Guinea, se acompaña una traducción jurada del poder, posteriormente el rey firma la Cédula de aprobación del Asiento. El Pliego original queda en el Consejo de Indias en la Secretaría de Nueva España, y la escritura se anota en la Contaduría de Cuentas del Consejo de Indias, y en la Contaduría principal del la Real Casa de Contratación de Indias.

La compañía se comprometía a responder con los bienes de sus accionistas de la gestión de la compañía, y aceptaba someterse a las leyes de Castilla.

El texto del asiento se manda imprimir por el Consejo de Indias.

Empezaría el asiento el 7 de julio de 1696 con una duración de 6 años y 8 meses, venciendo el 7 de marzo de 1703. El asiento recogía muchas de las condiciones del asiento de Grillo y de Marín y del asiento del Consulado de Sevilla. Se obligaban a introducir 10.000 toneladas de negros, esta medida hacía referencia al arqueo de los buques del transporte de los esclavos, estimando que en una tonelada entraban tres piezas de indias de la medida regular de siete cuartas, por lo que se obligaban a introducir 30.000 piezas de indias, 4.500 al año. Pagando de derechos por cada tonelada 112 pesos escudos y medio por tonelada. Y estos derechos se deberían pagar aunque no introdujesen la cantidad de las 10.000 toneladas durante los 6 años y 8 meses. Pagarían anticipadamente 200.000 pesos escudos por el privilegio, la hacienda española pagaría unos intereses por este préstamo de 64.000 pesos escudos. Estos 264.000 pesos escudos se devolverían en los últimos años del asiento, simplemente dejando de ingresar derechos de introducción. Se podrían llevar a los siguientes puertos, Cumaná, Caracas, Habana, Cartagena, Portobelo, Honduras y Veracruz, y los podrían transportar desde las costas de Guinea o *demás partes que les convenga*. Podrían transportarlos tierra adentro, desde Portobelo para embarcarlos en el puerto de Panamá para el Perú, navegándolos por el Pacífico.

La Compañía portuguesa de Guinea quiso romper el contrato en 1.700 aduciendo que los oficiales españoles en los puertos no cumplían las condiciones y la Compañía incurría en pérdidas, el gobernador de Cartagena además había detenido y enviado a prisión al representante de la Compañía, Andrada, acusándolo de realizar contrabando y había requisado los libros de la Compañía.

Recién llegado Felipe V a Madrid se encuentra con esta petición de los portugueses, quieren abandonar el asiento y que la Corona española les resarza de las pérdidas incurridas. Felipe V consulta con su abuelo, y Luis XIV encarga la negociación al embajador de Francia en Lisboa, Rouillé. Es Francia la que lleva las negociaciones con Portugal para discutir las condiciones con las que la compañía portuguesa abandonaría el asiento.

Durante la negociación Francia forzó a España a aceptar las condiciones de Portugal. Se estaba comprando la alianza de Portugal a cambio de reconocerles las deudas de la Compañía de Guinea, en contra del parecer del Consejo de Indias. La negociación sobre la finalización del asiento constituyó parte de la negociación del Tratado de Alianza entre las monarquías lusa y española para garantizar el apoyo portugués al nuevo rey, Felipe V.

El Tratado de mutua Alianza entre España y Portugal, firmado en Lisboa el 18 de junio de 1701.[24], en su artículo II especificaba:

*Y respecto de que el asiento de la introducción de negros en Indias, en que los portugueses tienen empeñado tanto caudal ha padecido grandes perdidas y perjuicios por las vejaciones que se le han hecho en Indias por los ministros del rey católico, estará obligado su Majestad Católica a mandar reparar todos los daños que por la dicha causa hubieran resultado al asiento, y ordenar que en adelante se observen puntualmente las condiciones del dicho contrato.*

El mismo día 18 de junio de 1701, teniendo también como plenipotenciario por parte española al embajador francés Rouillé, se firmó una *Transacción sobre las dependencias e intereses de la compañía del asiento de negros en la América española*[25]. En este acuerdo vuelven a aparecer las referencias a las vejaciones que los ministros de su Majestad Católica habían infligido a la compañía portuguesa. Inconcebible estas alusiones en un tratado amistoso, comprensibles si se considera que no intervino ningún plenipotenciario español.

24. AHN, Estado, leg.3367

25. *Transacción ajustada entre los Reyes de España y Portugal en Lisboa a 18 de junio de 1701 sobre las dependencias e intereses del asiento de Negros de la Real Compañía de Guinea ratificada por parte de Su Majestad Catolica a 1 de julio del dicho año.* En *Colección de Tratados de paz, alianza, comercio.., ajustados por la Corona de España con las potencias extranjeras desde el reynado del Señor Don Phelipe quinto hasta el presenta.* Madrid en la Imprenta Real 1796. Existe un ejemplar en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid.

Felipe V da por extinguido el asiento. Ordena poner en libertad a Gaspar Andrada, director del Asiento en Cartagena de Indias, que había sido apresado por las autoridades españolas. La Compañía debía de haber pagado a la Real Hacienda, los derechos de entrada de las 10.000 toneladas de negros aunque no las hubiese introducido, una cantidad superior a 1.120.000 pesos escudos, sin embargo se le concedió que solo pagase derechos por los negros realmente introducidos. Felipe V se comprometió a pagar a la Compañía para resarcirla de los daños producidos, 300.000 cruzados de moneda portuguesa, que serían pagados en Castilla a la llegada de la primera Flota o Galeones. Estos 300.000 cruzados equivalían a 20.000 pesos escudos o reales de a ocho[26]. Ordenó Felipe V que se le devolviese a la Compañía portuguesa el préstamo de 200.000 patacones con sus intereses del 8%. Este pago se realizaría en Castilla cuando llegasen las segundas embarcaciones de Flotas o Galeones. El Asiento de negros había dejado de ser una saneada renta de la Corona.

El Tratado y la Transacción fueron ratificados en Madrid por Felipe V. La Alianza de los portugueses fue bien remunerada, pero apenas duró un año. Por primera vez un asiento de negros se extingue en un Tratado internacional, también era la primera vez que un monarca, el portugués, participaba en el capital de la compañía del asiento de negros. Esta práctica inaugura una nueva era.

Todos los asientos de esta segunda mitad del siglo XVII arrastraron tantos problemas que uno se plantea como seguía existiendo interés por conseguir el asiento de negros. Los textos de los contratos eran complejos, las condiciones reflejadas en ellos tenían que ser conocidas por todas las autoridades de las Indias. Los litigios eran constantes, existía corrupción por parte de los oficiales españoles, los asentistas realizaban contrabando descaradamente. Tal como estaban diseñados los contratos de los asientos, con todas las obligaciones impuestas, y existiendo por otra parte la posibilidad de comprar esclavos de contrabando a menor precio, puesto que los negros del asiento tenían que

26. En Portugal la unidad de cuenta eran el reis y el cruzado. Un cruzado equivalía a 400 reis.
La moneda de plata el patacón equivalía a 600 reis, tenía un valor en el mercado internacional similar al real de a ocho español.

pagar un derecho de entrada a la Real Hacienda, no podía ser negocio el asiento a no ser que al mismo tiempo el asentista realizase contrabando de mercancías. Conociendo todos estos problemas el poder cobrar los esclavos en plata española, en índigo, tabaco o cacao, seguía siendo un aliciente.

La corona española al monopolizar el tráfico de negros a las Indias, y firmar un documento muy detallado con las condiciones que debería cumplir el monopolista, entre las que se fijaba el número de negros que debía de introducir, estaba cuantificando la demanda de negros en sus posesiones de América. Los historiadores que se han dedicado a cuantificar la importación de negros al continente americano han utilizado las cifras de estos contratos, que fueron respectivamente en esclavos efectivos, piezas de indias y toneladas para cuantificar la llegada de negros a la América española, y así establecen una cifra para el *asiento period* y otra para el *post-asiento period*[27].

Curtin[28] indica que fijar la cantidad de esclavos en los contratos en piezas de indias era muy conveniente para la planificación económica del imperio español, plasmaba la necesidad de mano de obra, no de individuos, los oficiales del Consejo de Indias, calculaban racionalmente las necesidades de mano de obra en las Indias. Los porcentajes para la conversión de mujeres, jóvenes y niños en piezas de indias cambiaron a lo largo del periodo.

Sin embargo yo creo que pasar a definir la cantidad importada de negros, de negros efectivos a piezas de indias, tuvo mas que ver con poder fijar con antelación los ingresos de la Corona por este arancel a la importación de negros. La Corona iba a poder prever lo que iba a recibir de esta renta. No fue tanto una necesidad de valoración la mano de obra necesaria en Indias sino una necesidad de conocer un ingreso de la Real Hacienda.

En los contratos se fijaba una cantidad a pagar por pieza de indias desembarcada. Cuando en los asientos de la primera mitad del siglo XVII se fijaba el número de negros en negros efectivos, los asentistas que no podían llenar todo el armazón de negros, con hombres jóvenes y fuertes, se veían obligados a pagar el impuesto por todos los que lle-

27. Deerr. Noel, *The history od Sugar*, 2 vols, London 1949-1950

28. Curtin, Philip D. *The Atlantic Slave Trade: A Census*. 1969, pgs 22,23

vaban, y esto debía de originar agrias discusiones, al fijar una unidad de cuenta, y establecer los porcentajes de conversión, de mujeres, niños y enfermos o adultos con algún defecto en piezas de indias, y establecer en los contratos que aunque el asentista no introdujese esa cantidad la debería de pagar, la Real Hacienda sabía ya a cuanto iba a montar esa renta anualmente.

# CAPÍTULO II

## ASIENTO FRANCÉS. REAL COMPAÑÍA DE GUINEA Y DEL ASIENTO

El comercio entre España y las Indias se realizó en un principio en navíos sueltos que salían del puerto de Sevilla o de su antepuerto Sanlúcar de Barrameda. Debido al ataque de piratas y corsarios en 1561, se reguló que los navíos viajasen agrupados y escoltados por navíos de guerra. Salían dos grandes grupos de navíos al año entre marzo y septiembre. En abril debía salir el convoy que viajaba al Virreinato de Nueva España, a Veracruz, que se denominaba, Flotas. En agosto debía salir el convoy que se dirigía a Tierra Firme, a Cartagena y a Portobelo en el istmo de Panamá , a este convoy se le denominaba Galeones.[29]

En cada convoy podían viajar entre 30 y 70 navíos y lo hacían, *en conserva*, en fila india. El espectáculo debía de ser grandioso ver a todos aquellos navíos con las velas desplegadas cruzando el Atlántico. Los navíos de Flotas y Galeones invernaban en América y después de haber vendido sus mercancías en las ferias que se celebraban en Portobelo o

29. Garcia Baquero, Antonio, *Cadiz y el Atlantico ( 1717-1778)* 1976

Cartagena y en Veracruz, se unían en el puerto de La Habana y regresaban juntos a Sanlúcar, cargados de barriles de reales de plata, de lingotes de plata y oro, de perlas, de productos como índigo, palo de Campeche, azúcar, cacao y tabaco.

Los europeos solo podían comerciar enviando a Cádiz y Sevilla sus productos manufacturados para ser embarcados en Flotas y Galeones. A lo largo del siglo XVII, las mercancías francesas, inglesas y holandesas que viajaban a América en Flotas y Galeones fueron aumentando, los productos españoles no podían competir en precio en el momento de embarque con las manufacturas europeas debido a la alta presión fiscal de Castilla sobre la producción industrial. El comercio estaba controlado por la Casa de la Contratación en Sevilla, y en 1717, los tribunales que regulaban este comercio con las Indias pasaron de Sevilla a Cádiz.

Durante el siglo XVII, los negros solo los transportaban y vendían en toda la América española, la compañía que había conseguido el monopolio de la venta, el contrato del asiento, eran la única mercancía que no viajaba en Flotas y Galeones.

Una vez que los holandeses se instalaron en Curazao, a partir de 1632 y que los ingleses arrebataron Jamaica a España, en 1670, se desarrolló un inmenso comercio de contrabando que solucionaba las necesidades de aprovisionamiento de la población española en las Indias, sin necesidad de esperar la llegada anual de Flotas y Galeones, ni esperar la llegada de los navíos del asiento de negros, además mercancías y esclavos negros eran comprados a buen precio pues en el comercio de contrabando no se pagaban derechos arancelarios. Ambas islas se convirtieron en depósitos de esclavos negros y mercancías para proveer a la América española.

Inglaterra, Holanda y Francia necesitaban comerciar con la América Española, porque sus mercancías eran pagadas en monedas de plata, en reales de a ocho, y estas monedas de plata eran la mercancía mas demandada por sus clientes de Oriente. Entre el 60 % y el 90% del valor de las mercancías que las Compañías de Indias Orientales de los ingleses y holandeses llevaban a China eran reales de a ocho de plata española acuñada en América.[30]

---

30. Haudrère, Philippe, *Les Compagines des Indes Orientales.* 2006

No solo España impedía comerciar con las Indias, Inglaterra también prohibía a los súbditos no británicos comerciar con sus colonias y prohibía a sus súbditos llevar mercancías no producidas en Inglaterra a sus colonias. Francia hacía lo mismo con las suyas.

Durante la segunda mitad del siglo XVII, las ferias que debían de celebrarse todos los años en Veracruz y Portobelo a la llegada de Flotas y Galeones, no se celebraron todos los años, se fueron espaciando y se espaciaron aun más al entrar el siglo XVIII, durante la Guerra de Sucesión. De 1680 a 1716 solo partieron en dirección a las Indias catorce *Flotas* y cinco *Galeones*, lo que hace un promedio de una expedición para Nueva España cada dos años y cada cinco años para Tierra Firme.[31] Esta falta de suministro fue la causa de la carestía y del precio que alcanzaban en Indias los productos europeos y fue el origen del contrabando.

Francia había deseado durante la segunda mitad del siglo XVII poder realizar el contrabando con la América española que realizaban los ingleses desde Jamaica y los holandeses desde Curazao, pero no tenía una buena base para llevarlo a cabo. En la paz de Ryswick firmada el 20 de septiembre de 1697 y que ponía fin a diez años de guerra entre España y Francia, Francia consigue de España, quedarse con la mitad occidental de la isla española de Santo Domingo. Esta isla se llamaba La Española y la parte occidental que se quedaron los franceses es actualmente Haití. Desde allí, Francia pensaba organizar este comercio de contrabando de esclavos y mercancías y para ello se creó la Compañía de Santo Domingo. Entraron en ella como accionistas los grandes financieros de Luis XIV: Crozat, Bernard, Thomé (tesorero general de galeras), Vanolles (tesorero general de la Marina), Landais (tesorero general de Artillería), La Chipaudière (condestable de Saint-Malo) y Salaberry, hombre muy cercano al ministro de la Marina, Pontchartrain.

Para surtir de mercancías la costa del Pacífico española, Francia había creado también en 1698 la *Compagnie de la Mer du Sud* donde también entraron como accionistas, Crozat y otros financieros de Luis XIV, oficialmente la Compañía se creaba para realizar descubrimientos en el Pacífico. Pero la idea era muy clara, ya que los ingleses y los holandeses surtían de mercancías la costa del Atlántico, y el golfo de Méjico

31. Garcia-Baquero, Antonio, *Cadiz y el Atlantico (1717-1778)* 1976

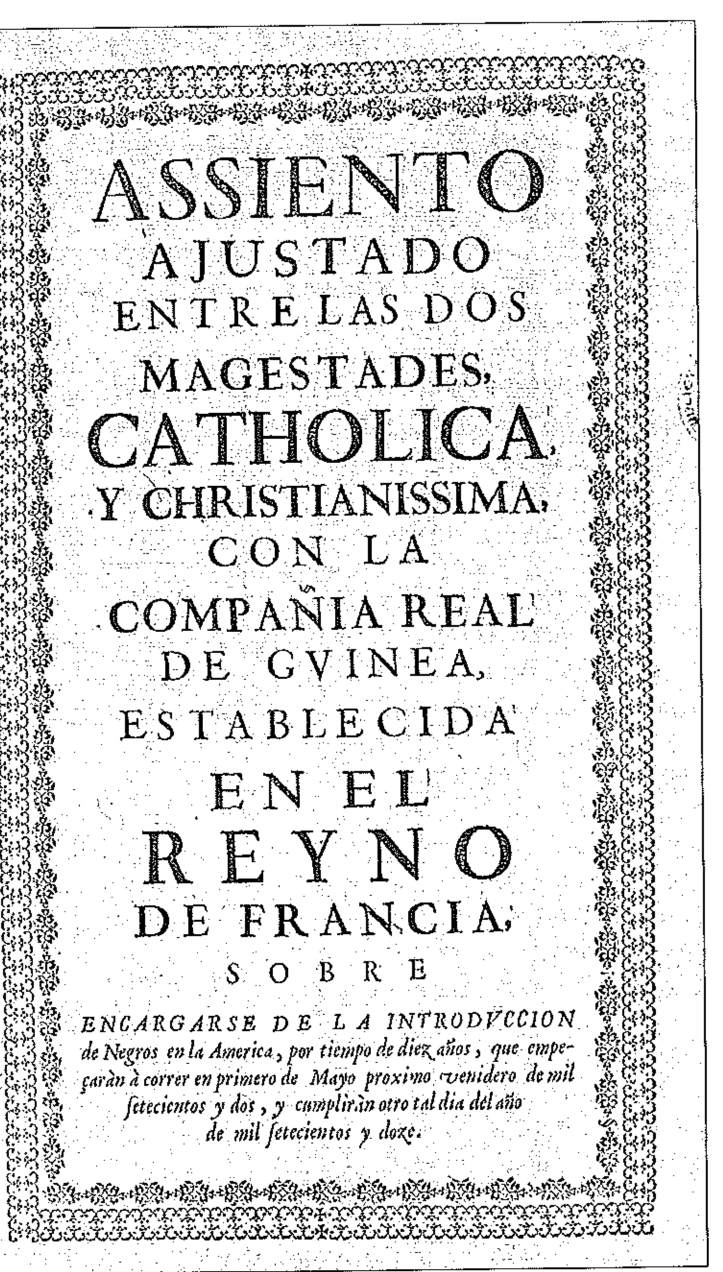
de la América española, la *Compagnie de la Mer du Sud,* atravesando el estrecho de Magallanes iba a proveer de mercancías los puertos del Pacífico del Virreinato del Perú, evitando a sus comerciantes el penoso y costosísimo viaje al puerto de Panamá para desde allí por tierra por un camino infernal llegar hasta la feria de Portobelo. Este comercio de la *Compagnie de la Mer du Sud* resultó ser muy, muy, rentable.

Francia había ya puesto en marcha esta estrategia para quedarse con el comercio de la América española y no la desmontó al heredar la corona española en 1701 el nieto de Luis XIV, el duque de d'Anjou, Felipe V.[32] Al negociar el Tratado de Alianza entre España y Portugal, en 1701, Francia pretendía por una parte mantener a los portugueses de su lado y por otra quedarse con el asiento de negros, cosa que hicieron nada más firmarse el Tratado de Alianza.

Fue el almirante Du Casse[33] que había sido gobernador de la parte francesa de la isla de Santo Domingo, quien entregó en Madrid a Felipe V la propuesta para que una compañía francesa se hiciese cargo del asiento de negros. Du Casse había sido director de la *Compagnie du Senegal,* compañía francesa que tenía el monopolio del tráfico de negros de la costa de Senegal. Du Casse fue enviado a Madrid por el ministro de la Marina, Pontchartrain y llevaba con él, el poder concedido ante notario por siete financieros franceses que estaban interesados en explotar el asiento de negros. Estos financieros estaban apoyados por el ministro de la Marina y tenían intereses en la recién creada Compañía de Santo Domingo. El procedimiento seguido fue el siguiente, el pliego no fue elaborado por el Consejo de Indias ni ofrecido a remate al mejor postor, como en asientos anteriores, sino redactado en Paris. Du Casse llegó a Madrid el 15 de agosto de 1701, con el texto del asiento, contactó con Blécourt, encargado de negocios francés en la corte, ya que el embajador Harcourt estaba enfermo. Blécourt lo presentó a Felipe V, quien ordenó que Du Casse negociase directamente con dos comisarios designados por el Cardenal Portocarrero, al margen de Consejo de Indias. Estos personajes fueron los financieros de origen flamenco asentados en España, Hubert Hubrecht y Bartolomé Flon.

32. Lévy, Claude-Frédédric, *Capitalistes et pouvoir au siècle des lumières. Les fondateurs des origines à 1715.* Vol I, La Haye 1969.

33. Hrodej, Philippe, *L'Amiral Du Casse.l'Élévation d'un gascon sous Louis XIV.* 1999



ASSIENTO
AJUSTADO
ENTRE LAS DOS
MAGESTADES,
CATHOLICA,
Y CHRISTIANISSIMA,
CON LA
COMPAÑIA REAL
DE GVINEA,
ESTABLECIDA
EN EL
REYNO
DE FRANCIA,
SOBRE

*ENCARGARSE DE LA INTRODVCCION de Negros en la America, por tiempo de diez años, que empeçaràn à correr en primero de Mayo proximo venidero de mil ſetecientos y dos, y cumpliràn otro tal dia del año de mil ſetecientos y doze.*

Portada del texto del Asiento firmado con la Compañía Real de Guinea de Francia en 1701. *Biblioteca Nacional de España, sign. 3/76224*

Du Casse no utilizó los servicios de Jean Orry recién instalado en la corte, que el ministro de Hacienda francés, Chamillart, había enviado a Madrid a finales de junio a petición de Portocarrero para poner orden en la hacienda española. Jean Orry y Chamillart hubiesen apoyado a otro grupo de financieros ligados con los intereses de la antigua Compañía de Occidente para hacerse cargo del asiento de negros. Jean Orry se convertiría en un *contrôleur général finances* durante los primeros años del reinado de Felipe V.

Du Casse llegó a un acuerdo con los comisarios españoles en menos de quince días, un tiempo record. Para cumplir las formas se envió el texto del asiento al Consejo de Indias dándole dos días para que lo informasen. El pliego de cláusulas del asiento fue aprobado por el rey el 14 de septiembre de 1701[34] en Daroca, antes de embarcarse para Italia. Luis XIV felicitó a Du Casse por defender tan bien los intereses de los financieros que representaba.

La firma del contrato entre el representante de la Compañía Real de Guinea, Du Casse y representantes de la Administración española, se celebró el 27 de septiembre de 1701, para su registro se exigió que la Compañía de Guinea ratificase el contenido del pliego ante notario en Paris, la Compañía no lo ratificó por todo lo que se explicará mas adelante hasta el 14 de noviembre de 1701, la traducción jurada se registró el 4 de diciembre de 1701.

En mayo de 1702 Inglaterra, Holanda y Austria declararon la guerra a Francia. Se inició la Guerra de Sucesión a la Corona española. Portugal, Saboya y los príncipes alemanes excepto el elector de Baviera se unieron a los aliados. Inglaterra y Holanda, los poderes marítimos, no querían ver unidas bajo una misma dinastía a Francia y a España.

La toma de control por parte de Francia de las plazas fuertes de los Países Bajos españoles, la firma del tratado del asiento de negros, que parecía indicar que Francia se quería quedar con el comercio de las Indias españolas, y la medida que adoptó Francia en 1701 de prohibir la importación de productos textiles manufacturados de Inglaterra, precipitaron el inicio de la guerra.

34. Vignols, Leon, *El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio franco español desde 1700 hasta 1730. Anuario de Historia del derecho español.* Tomo 5 pags 266-300. 1928

## LAS OBLIGACIONES DEL ASIENTO

El texto del asiento fue mandado imprimir por mandato del Consejo de Indias en diciembre de 1701. A diferencia del texto del asiento portugués que muestra en la portada una imagen de la Virgen, *Nuestra Señora de la Concepción de edad de tres años. Protectora de la Real Compañía de Guinea,* el texto del asiento francés elimina la imagen sacra. En portada aparece no obstante los títulos de ambas majestades la una *Cathólica*, la otra *Cristianísima,* el texto de la portada es el siguiente:

> *Asiento ajustado entre las dos majestades, Cathólica y Christianísima, con la Compañía de Guinea, establecida en el Reyno de Francia, sobre encargarse de la introducción de negros en la América, por tiempo de diez años, que empezaran a correr en primero de mayo próximo venidero de mil setecientos y dos y cumplirán otro tal día del año mil setecientos y doze.*[35]

Los franceses mandaron imprimir el texto del asiento en una magnífica edición bilingüe, excelente calidad de papel y preciosos grabados en el encabezamiento de las primeras páginas,[36] propia de los accionistas reales con los que contaba y sobre todo de los financieros que habían ideado el proyecto. Esta edición se imprimió el 17 de agosto de 1701 antes de que fuese aprobado el Asiento por el rey de España. Esta edición francesa contrasta con la edición del Asiento en España mucho más humilde en formato, composición y calidad del papel.

El traductor jurado traduce *Traité* en lugar de como asiento como Tratado y así en la introducción del Pliego, consigna que la Compañía quiere *concluir un Tratado con el Rey de España, y de las Indias*

En el asiento francés, como ocurrirá después con el asiento inglés, España pierde su capacidad de contratación de un comercio con sus colonias puesto que como vemos las autoridades que pactan con la Compañía de Guinea son el rey francés y el rey español en igualdad

35. BN, sig. 3/76224. AGI, Contaduría, leg. 261

36. Archives d'Outre-Mer. Aix- en- Provence. Fonds Ministériels. Serie F, Documents Divers, F/2A/8

de condiciones. Se comprende que los ingleses y holandeses leyeran el texto del título en su literalidad y concluyesen que Francia se había quedado con el monopolio del comercio con la América española, de ahí a la Guerra de Sucesión sólo había un paso.

Cantillo lo considera un Tratado Internacional, pero no lo fue[37]. Fue un contrato firmado ante notario entre la administración española y una compañía extranjera con sede en Paris. El objetivo, además de introducir los negros en las Indias españolas, era *...establecer una loable, pura, mutua, y reciproca utilidad de sus Majestades, y de los vasallos de una y otra corona...* como establecía la cláusula primera del asiento. Quedaba claro que la corona francesa se iba a beneficiar de este comercio.

La primera información que se tiene al leer la Cedula Real por la que se concede el asiento a la Compañía Real de Guinea, *establecida en Francia,* es que por el Tratado ajustado entre Portugal, España y Francia, en 1701 había finalizado el asiento de negros que llevaba a cabo la compañía portuguesa.

El texto del asiento enumera a los accionistas de la compañía francesa que se iba a hacer cargo del asiento. Al leer la lista nos encontramos con todos los financieros de Luis XIV. Esta es la razón del lujo de la edición francesa del texto del asiento. Estos financieros eran accionistas y los promotores de todas las compañías de comercio exterior que se crearon en esos años.

El asiento se firmó por un período de 10 años, empezando el 1 de mayo de 1702, finalizando el 1 de mayo de 1712. Deberían suministrar 48.000 piezas de indias, que no fueran ni de Minas ni de Cabo Verde, por ser *poco a propósito para aquellos Reinos* pagando por cada una de ellas como derecho de entrada a la Real Hacienda 33 pesos escudos y un tercio de otro.

Fue el primer asiento en que se puso esta condición que los negros no fuesen de Minas ni de Cabo Verde.

Se concedía a la compañía un periodo de tres años después de finalizar el asiento para que pudiese introducir los negros que no había podido introducir durante los diez años del asiento, las 48.000 piezas de indias concertadas.

---

37. Cantillo Jovellanos, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón: desde el año 1700 hasta el día (1842)* Madrid 1843

En época de paz debían de introducir 4.800 piezas de indias, cada año, pero se les concedía pagar derechos solo por 4.000, y en época de guerra debían de introducir 3.000 piezas de indias al año y aunque no las introdujeran deberían pagar los derechos de introducción. Los derechos los deberían de pagar cada seis meses empezando el 1 de noviembre de 1703, no en los puertos de Indias sino en las cortes de Madrid o Paris, para *mayor conveniencia de su Majestad Católica.*

Para evitar los inconvenientes surgidos en anteriores asientos donde solo se podían vender los negros en ciertos puertos, la compañía francesa para evitar el contrabando que se venía realizando podía introducir los negros en todos los puertos de América, *de la parte norte,* y en Buenos Aires donde podían introducir 500 ó 600 negros al año, enviando dos navíos al año.

Para introducir los esclavos negros en las *Provincias del Perú* la compañía podía comprar o fabricar en Panamá u otro puerto del Mar del Sur dos navíos Fragatas de 400 toneladas para embarcar los negros en Panamá y llevarlos al Perú.

El precio de venta de los esclavos sería libre excepto en las islas de Barlovento, Santa Marta, Cumaná y Maracaibo donde el precio máximo se fijaba en 300 pesos. Era absolutamente irreal esta cláusula pues en esta zona la mas pobre de las Indias españolas no se podían pagar los negros a ese precio y se debían de vender niños que eran mas baratos. Desconocía el contratante, que el precio de contrabando estaba entre 100 y 150 pesos. El producto de la venta lo podían retornar a Francia sin pagar ningún derecho y podía ser en frutos de la tierra, reales, barras de plata o tejos de oro.

El asiento maneja dos tipos de moneda de plata, la española, el peso, y la francesa escudo de plata y establece que ambas monedas equivalen a 3 libras tornesas, unidad de cuenta francesa, no se mencionan la unidad de cuenta española, el real de vellón.[38]

> *Por cada Pieza de Indias... pagará la Compañía treinta y tres escudos y un tercio de otro, de plata del valor de tres libras tornesas, moneda de Francia, que es lo mismo que treinta y tres pesos escudos y un tercio de otro de estos Reynos...*

38. Durante el siglo XVIII, las unidades de cuenta españolas eran el real de vellón equivalente a 34 maravedis, y el ducado equivalente a 375 maravedis.

Los pagos se podían hacer en cualquiera de las dos monedas. Establecieron el pago por cada pieza de indias en 33 pesos y 1/3 de otro, porque al establecer la equivalencia de 1 un escudo igual a tres libras, la cantidad a pagar en libras por pieza de indias introducida era de 100 libras tornesas equivalencia cómoda para llevar la contabilidad de la compañía en libras como se iba a llevar.

La libra tornesa era la unidad de cuenta francesa, que se componía de soles y dineros. Francia acuñaba monedas de oro (luises), de plata (escudos) y de cobre. En estos últimos años del reinado de Luis XIV los pagos se realizaban en papel moneda, letras de cambio, obligaciones de pago sobre los impuestos de la Corona, y *papiers financiers*.[39] Las monedas de oro habían huido de Francia y la población atesoraba la plata.

El tipo de equivalencia de 1 escudo igual a tres libras tornesas se estableció en época de Colbert, pero en ya en 1700 era mucho más alto, llegando en 1709 a ser 1 escudo igual a 5 libras tornesas y en 1720 a 7 libras y media.

Las autoridades, en esta época además de fijar la ley y peso de sus monedas, establecían las relaciones entre sus monedas de oro y sus monedas de plata y las equivalencias de ambas monedas con la unidad de cuenta. La equivalencia entre las diferentes monedas de plata y oro de los diferentes países se establecía mediante unas complicadas formulas de arbitraje. El centro mas importante de arbitraje estaba en Ámsterdam. Las equivalencias o el tipo de cambio entre las unidades de cuenta de los países, se realizaba a través de las equivalencias de sus monedas de plata.

La compañía, como en todos los asientos anteriores, debía conceder un préstamo a Felipe V, 600.000 libras tornesas, moneda de Francia, equivalentes a doscientos mil pesos escudos, la primera paga de 100.000 pesos escudos, dos meses después de firmar el contrato y la segunda paga dos meses después de la primera paga. Este préstamo que se devolvería durante los dos últimos años del asiento, sin intereses, se descontaría del importe de introducción de los esclavos y se añadía *...como de las ganancias que a su Majestad Católica pertenecieren según adelante se dirá...* Este pago se podía realizar en la corte de Madrid o en París.

39. Dessert, Daniel, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle.* Fayard. 1984

La novedad del contrato del asiento francés consistía en que por primera vez el rey de España participaba en el capital de la compañía junto con el rey de Francia, cada uno participaría en las ganancias en un 25% y aportaría cada uno el 25% del capital. Como el texto lo gestó Francia esta idea de que los monarcas participasen en el capital de la compañía fue de Luis XIV y de sus banqueros. Luis XIV ya participaba en el capital de la Compañía de las Indias Orientales y en el capital de la Compañía de las Indias Occidentales.

Se establecía que el capital de la compañía fuese de 4 millones de libras tornesas, tanto Felipe V como Luis XIV deberían aportar un millón de libras cada uno. El contrato del asiento establecía que la compañía podía adelantar a Felipe V esa cantidad que reintegraría el monarca español pagando un interés de un 8% anual.

> *Y como quiera que para entrar su Majestad Católica a las ganancias del producto de este negocio, seria forzoso anticipase, y hiciese entregar a la compañía la quarta parte de cuatro millones de libras tornesas, que hazen un millón trescientos y sesenta mil pesos escudos, y dos terceras partes de otro, que es la cantidad que regula, y juzga la Compañía ser necesaria para poner en orden, y ejecución este asiento, suponiendo, que su Majestad Católica no querrá exhibir esta anticipación, ofrece la Compañía ejecutarla, y suplirla, haciéndosele bueno en la quenta que diere ocho por ciento en cada un año desde los días del desembolso hasta los del reintegro, y satisfacción rateada, justa, y puntualmente para que su majestad Católica goce esta forma de las ventajas, y ganancias que pudieran pertenecerle...*[40]

Luis XIV, iba a realizar su aportación del millón de libras tornesas, al capital de la compañía no en metálico sino en especie, suministrando a lo largo de la vida del asiento, los navíos para el transporte de los esclavos.

40. BN sign.3/76224. *Assiento ajustado entre las dos Majestades, Cathólica y Cristianísima con la Compañía Real de Guinea establecida en el Reyno de Francia sobre encargarse de la Introducción de Negros en la America...* pag 11

Felipe V nunca tenía que haber consentido aportar un millón de libras tornesas como parte de su participación de capital. Si Luis XIV ponía los navíos, él ponía las Indias, sin Indias no había negocio, pero el proyecto se ideó en Paris, por el ministro de la Marina francés y un grupo de banqueros de Luis XIV. El Consejo de Indias no pudo oponerse a él ni recomendar al rey que no lo aceptase. A Felipe V no se le dio opción y aceptó.

Si la compañía en lugar de beneficios tuviese perdidas Felipe V se haría cargo del 25% de las pérdidas. No aparece en el texto del contrato que el rey francés tuviese que soportar el 25% de las pérdidas de explotación. Era la primera vez después de un siglo de contratos de asientos de negros que la corona española asumía tal riesgo en este tipo de contratos, y se comprometía a abonar a una compañía extranjera un flujo de intereses sobre el préstamo de una cantidad que no iba a recibir.

Quedaba claro que la compañía francesa obtenía un monopolio:

> *...es Condición precisa de este Asiento, y contrato, que solo dicha compañía, sus factores, y apoderados, han de poder navegar, e introducir los referidos esclavos negros en los puertos del norte de las Indias Occidentales, quedando los demás vasallos de la Corona, y extranjeros privados de esta provisión...*

La cláusula mas dura del contrato era la pena de muerte para los capitanes y responsables de la Compañía que introdujesen mercancías en los navíos de esclavos, si el importe superaba los cien pesos. Queda la duda en la redacción (cláusula 22) si también los ministros, vasallos y súbditos de su Majestad católica (españoles) estaban sujetos a la pena de muerte. Según el texto del asiento, el capitán y contramaestre del navío que llevase mercancías de contrabando serían condenados a muerte,.. *y ejecutada la sentencia, sin admitirles escusa, ni apelación que pueda suspenderla, ni dilatarla, ejecutándose lo propio, con los demás que se hallaren reos y cómplices de este delito, precisa e inviolablemente, para que a vista del castigo se asegure el escarmiento y no se toleren ni comentan semejantes introducciones..*

En ningún asiento anterior de los múltiples que se habían firmado a lo largo del siglo XVII, había aparecido esta cláusula. Como el asiento fue redactado en Paris, vemos aquí la mano de Du Casse y Crozat,

defendiendo los intereses de la *Compagnie de Saint Domingue*, que era la compañía francesa que iba a realizar el contrabando.Crozat no quería que los capitanes de los navíos del asiento de negros le arrebatasen su negocio. Con esta cláusula las cosas quedaban claras, cada uno a lo suyo.

La compañía debería de entregar su cuenta de resultados cada cinco años y pagar los derechos de introducir los esclavos cada seis meses, este pago se realizaría no en los puertos de Indias sino en las cortes de Paris o Madrid.

> *...La cuenta de las ganancias la dará la compañía luego que hayan cumplido los primeros cinco años, con relaciones juradas, e instrumentos legítimos del importe de la compra, rescate, sustento, transporte, e introducción de las Piezas de Indias, y los demás gastos que tuviere la Compañía en este Asiento, y testimonios autorizados de lo que hubiere importado y producido las ventas de los Esclavos negros en todos los Puertos, y partes de la América, pertenecientes a su Majestad Católica, donde se hubiesen transportado, y celebrado dichas ventas, viniendo uno y otro, examinado , y reconocido, y liquidado por los Ministros de su Majestad Cristianisima....para que en esta Corte se pueda asimismo reconocer, ajustar, y liquidar, lo que perteneciere a su Majestad Católica, y cobrarlo de la Compañía, que lo ha de pagar ejecutiva, y puntualmente, como obligada a ello, en virtud de esta condición que ha de tener y tiene fuerza de instrumento guarentigio... (cláusula 29).*

Las cuentas de la compañía debían pues pasar el filtro de los ministros de Luis XIV antes de ser entregadas a España.

La compañía podría nombrar en todos los puertos *...o lugares principales de la América, Jueces Conservadores, que no fuesen Oficiales Reales...por estarles prohibidos y sean vasallos de su Majestad católica, de grado y calidad...* Sin embargo la compañía terminó nombrando como jueces conservadores a los capitanes generales o gobernadores españoles, que por una parte tenían que defender a la compañía y al mismo tiempo ejercer el control sobre ella, lo que se prestaba a la corrupción de los funcionarios reales. Estos jueces conservadores serían los únicos

que conociesen las causas contra el asiento. El protector del asiento sería el presidente del Consejo de Indias y en última instancia el rey.

La conducción de los negros la podía hacer la Compañía en navíos propios, navíos *de su Majestad Cristianisima*, navíos españoles o navíos de naciones amigas, pero siempre con la condición de que tanto el comandante como la tripulación fuesen católicos (cláusula 8). El resto de las condiciones eran similares a las de los últimos asientos del siglo XVII. Resulta fácil comprender con la lectura de estas condiciones que el dictamen del Consejo de Indias no fuese muy positivo a los términos del asiento francés.

Aunque en el texto del Asiento se reconocía que solo los Jueces Conservadores podían entender de las causas que afectasen al Asiento, siendo el órgano de apelación el Consejo de Indias y en la cláusula 19 se establecía que solo el rey de España se reservaba para si solo el conocimiento de los pleitos *...que turbasen o inquietasen las acciones y derechos de la Compañía... inhibiendo a todos y cualesquier Jueces, y Justicias, de conocer, y proceder en los dichos pleitos, y causas...* la maquinaria administrativa española incluyó en la escritura del asiento las siguientes obligaciones de la compañía, estas obligaciones no se habían discutido como cláusulas del asiento:

Los accionistas de la compañía aceptaban que los problemas que se planteasen en relación a la interpretación, cumplimiento y ejecución de contrato se dirimiesen en los Tribunales de Castilla, renunciando a someterlos a la jurisdicción de los Tribunales de Francia. La ley aplicable era el propio contrato y los accionistas se comprometían a responder mancomunada y solidariamente de las deudas en que pudiese incurrir la Compañía y renunciaban a las condiciones favorables que otorgaba el Ordenamiento de Alcalá.

Estas obligaciones no estaban incluidas en las cláusulas del asiento, pero fueron ratificadas por los accionistas y fueron incluidas en la escritura del asiento firmada el 4 de diciembre de 1701.

## Constitución de la Compañía

Los portugueses fueron los primeros europeos en asentarse en la costa africana en el siglo XVI, para traficar con negros, oro y marfil. En Portugal el tráfico con África era un monopolio y privilegio de la corona que concedía licencias para su explotación a particulares. No crearon los portugueses en el siglo XVII ninguna compañía privilegiada a la que le dieran el monopolio del comercio con África.

El Tratado de Tordesillas firmado entre la corona española y la corona portuguesa impidió que España se asentase en la costa occidental de África pero no impidió que pasado el siglo XVI, otros europeos intentasen comerciar con África.

Los holandeses fueron los primeros en cuestionar la presencia exclusiva de Portugal en la costa occidental africana. Holanda creó la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales (*West-Indische Compagnie, WIC)* en 1621. Le otorgó el monopolio de comerciar con África y con América. En Holanda solo esta compañía podía realizar el tráfico triangular, de Ámsterdam, a la costa occidental de África, y de allí a América. Tenía el monopolio del comercio en ambos lados del Atlántico. Además administraba los territorios, islas y fuertes que los holandeses conquistaban en América y África. Las autoridades holandesas le financiaron la construcción de fuertes en la costa africana, y ejercían control sobre su gestión. En su consejo de administración se sentaban representantes de los Estados Generales.

Cuando los holandeses fueron expulsados por la corona española (entonces unida a la portuguesa) del norte del Brasil y se quedaron exclusivamente con Curazao y la Guayana holandesa, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales entró en un período de decadencia, nunca tuvo el éxito comercial de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. En la segunda mitad del siglo XVII, se dedicó a surtir de esclavos desde sus depósitos en Curazao a los asentistas españolas. Finalmente solo conservó el privilegio del monopolio en la costa africana. En 1734 perdió también este privilegio.

Después de los holandeses llegaron a la costa occidental africana, ingleses y franceses. Francia también concedió a dos compañías el monopolio de traficar con dos zonas de la costa occidental africana. En 1679 se creó la Compañía del Senegal que no tuvo ningún éxito y en 1685 se creó la Compañía de Guinea.

La Compañía de Guinea constituida en 1685 había obtenido como privilegio el monopolio de extracción de negros desde Sierra Leona al Cabo de Buena Esperanza, no pagar ningún derecho por los negros introducidos en las Antillas francesas ni pagar ningún tipo de derechos por las mercancías y plata producto de la venta de negros a su entrada en Francia.

Cuando Francia decidió quedarse con el asiento de negros español, Pontchartrain ministro de la Marina, presionó al financiero Antoine Crozat para que se comprometiese a montar una nueva compañía con otros financieros, para hacerse cargo del asiento de negros español. Cuando llegó Du Casse a Madrid en agosto de 1701 a negociar el asiento lo único que traía consigo era el poder de siete personas para negociar en su nombre, pero esas personas no formaban parte de ninguna sociedad.

Una vez acordado el texto del asiento, Pontchartrain, consiguió que Luís XIV subrogase a los siete financieros representados por Du Casse, en los derechos de la Compañía de Guinea. Luís XIV en el mismo decreto cancelaba los derechos de los anteriores accionistas de la Compañía de Guinea. Aunque este acuerdo se tomó el 12 de septiembre de 1701, se tuvo la precaución que la fecha que apareciese en el decreto fuese del 7 de julio de 1701, anterior a los poderes otorgados por los financieros a Du Casse.

La Compañía de Guinea, que había sido fundada en 1685 y languidecía, se transformó en noviembre de 1701 para hacerse cargo del asiento español. Los privilegios de la antigua Compañía de Guinea pasaron a la nueva compañía que se pasó a llamar *Compagnie de Guinée et de l'Assiente*, o *Compagnie de l'Assiente*. Pero cuando el texto del asiento fue discutido con las autoridades españolas toda esta operación no se había realizado.

George Scelle en su magnífico estudio sobre la trata de esclavos en la América española, expone que la nueva compañía se creó a modo de una filial en el seno de la antigua Compañía de Guinea y que el esquema era complicado porque esta Compañía debería suministrar negros a la América española y a las Antillas francesas.[41] Sin embargo lo que ocurrió es que vaciaron de contenido la antigua compañía, los antiguos accionistas salieron y entraron nuevos accionistas, para llevar a cabo el asiento.

41. George Scelle, *La traite negrière aux Indes de Castille.* Paris 1906, vol II pag 200.

# ASSIENTO
## AJUSTADO
ENTRE LAS DOS MAGESTADES, CATHOLICA, Y CHRISTIANISSIMA, CON LA COMPAÑIA REAL DE GUINEA, ESTABLECIDA EN EL REYNO DE FRANCIA, SOBRE

Encargarse de la Introduccion de Negros en la America, por tiempo de diez años, que empeçaràn à correr en primero de Mayo proximo venidero de mil setecientos y dos, y cumpliràn otro tal dia del año de mil setecientos y doze.

---

# TRAITE
## FAIT
ENTRE LES DEUX ROYS, CATHOLIQUE ET TRES-CHRETIEN, AVEC LA COMPAGNIE ROYALE DE GUINÉE ETABLIE EN FRANCE; CONCERNANT

*L'INTRODUCTION DES NEGRES DANS L'AMERIQUE, pendant le temps de dix années, qui commenceront le premier jour de May prochain mil sept cent deux, & finiront à un pareil jour de l'année mil sept cent douze.*



Portada del texto en español y francés del Asiento firmado con la Compañía Real de Guinea de Francia en 1701. *Bibliothèque nationale de France,(BnF), RES-FOL-LG6-373*

Ponchartrain intentó que entrase en el capital de la recreada compañía otros financieros conectados con otras compañías de comercio, o representantes del comercio libre no realizado por compañías privilegiadas, para evitar críticas de haberle dado el monopolio a un sector determinado del capital financiero. Pero no tuvo éxito, intentó comprometer a Nicolás Mesnager, representante de ese comercio no ligado a compañías privilegiadas pero éste no aceptó.

La primera reunión de los financieros que se iban a hacer cargo del asiento tuvo lugar el 27 de septiembre de 1701, cuando se estaba firmando en Madrid el contrato del asiento, solo asistieron ocho asociados. El capital se fijó en 3 millones de libras tornesas y no en 4 millones como especificaba el acuerdo del asiento. Quince financieros se comprometieron a suscribir el 50% del capital, 1.500.000 libras. El 31 de octubre de 1701 se firmó por la compañía la ratificación del Asiento, estaban presentes diez financieros, entre ellos Crozat, Bernard, Maynon, Thomé, Landais, Le Gendre y Saupin.

Hasta el 15 de noviembre de 1701 no se constituyó oficialmente la compañía ni se aprobaron sus estatutos. Los 15 financieros, directores de la compañía, se habían comprometido también a aportar el capital correspondiente al rey de España 750.000 libras. Cada financiero se comprometió a aportar 150.000 libras tornesas.[42]

Luis XIV iba a materializar su aportación cediendo los navíos para el tráfico de negros. No se contabilizó las 750.000 libras que debería haber aportado.

Su aportación de 150.000 libras les daba derecho a una acción por valor de 60.000 libras y a 30 acciones por valor cada una de 3.000 libras. Las acciones de 60.000 libras se numeraron de 1 a 15. Las acciones de 3.000 libras también se numeraron.

Las acciones de 3.000 libras las podían enajenar, pero los poseedores de estas acciones no tendrían derecho a gestionar la sociedad, solo a cobrar los beneficios si los hubiese, no serían convocados a ningún tipo de Junta General de accionistas.

Desconocemos a que precio vendieron estas acciones de 3.000 libras sus poseedores, si las vendieron, ni a quienes las vendieron.

Los directores de la compañía, poseedores al menos de una acción de 60.000 libras, se reunirían dos veces a la semana, martes y jueves de

42. Saint-German, Jacques *Samuel Bernard. Le banquier des Rois.*Hachette 1960.

diez a doce de la mañana. Las decisiones se tomarían si a las reuniones asistiesen, al menos, siete directores.

Los financieros aportaron la participación correspondiente al rey de España y se quedaron con las acciones que le correspondían.

Entraron en la compañía los grandes financieros de Luis XIV, Samuel Bernard y Antoine Crozat. La compañía estuvo dominada por Crozat, quien metió como directores a dos de sus cuñados Joseph Le Gendre y Doublet. También entró, la Compañía de Santo Domingo, con una participación de 300.000 libras, representada por dos socios de Crozat, Ponthon y Le Jongleur. Entre los otros directores se encontraban, el tesorero general de la Marina, Jacques Vanolles, el tesorero general de la Artillería, Etienne Landais, y dos de los hombres más ricos del reinado de Luís XIV, Vincent Maynon y Pierre Thomé, tesorero general de las Galeras. Samuel Bernard llevó a otro director, Rasle. El traficante negrero, Saupin, y Faucherolles, completaban la lista. [43]

También entraron como directores los hombres que habían negociado el asiento de negros en Madrid, por parte española y por parte francesa, el hombre de negocios de origen flamenco Hubert Hubrecht y el almirante Du Casse. Crozat pagó la participación de Du Casse. Los únicos accionistas con experiencia negrera eran Saupin que había sido subcontratista de la Compañía del Senegal y Du Casse que había capitaneado barcos negreros para la misma compañía.

En el documento de constitución de los estatutos de la sociedad, donde se reseñan los domicilios de los directores, vemos que de los quince, nueve vivían en la parroquia de San Eustaquio. Bernard y Le Gendre en la *Place des Victoires*.

Blécourt desde España recomendaba a Pontchartrain que deberían de entrar accionistas españoles. Finalmente el único español que entró fue Francisco Grillo, marqués de Villafranca, heredero de la casa de negocios de su tío, Domingo Grillo quien había explotado el asiento de negros junto con Ambrosio Lomelín de 1663 a 1674. Francisco Grillo estuvo representado por un banquero de Ginebra, Verzure, que realizó la participación en su nombre, compraría algunas de las acciones de 3.000 libras.

43. Dessert, Daniel, *Argent, Pouvoir et Société au Grans Siècle* Fayard. 1984. Lévy, Claude-Frédéric, *Capitalistes et Pouvoir au Siècle des Lumières*. 1969

Luis XIV aprobó la constitución de la *Compagnie de Guinée et de l'Assiente* por ley, y nombró como su presidente al ministro de la Marina, Pontchartrain, a quien Felipe V le encargó también defender sus intereses. Como Pontchartrain no se podía ocupar personalmente, se nombró a Des Haguais para dirigir la compañía y a Salaberry, para defender los intereses de Felipe V. Estas dos personas representaban los intereses de los dos grandes accionistas. Ni Felipe V, ni la administración española, fueron conscientes que la persona que se había escogido para defender los intereses de Felipe V en la Compañía era uno de los accionistas de la Compañía de Santo Domingo, compañía, cuyo objetivo era realizar comercio de contrabando con las Indias españolas.

La primera junta de accionistas con Pontchartrain representando a los dos reyes, tuvo lugar el 15 de noviembre de 1701. En ella se aprobaron unos estatutos. En África tendría tres establecimientos en la costa de Guinea. Se designaba con el nombre de Guinea una inmensa zona de la costa occidental africana al sur de Senegal. El director de los depósitos africanos residiría en Juda. Su depósito en América estaría en la parte francesa de la isla de Santo Domingo.

Pensaban establecer factorías en Cartagena, Panamá, Lima, La Habana, Campeche, Méjico, Buenos Aires. En las factorías americanas tendrían un director, un contable y tenedor de libros. Si se compara la dotación que iban a tener los ingleses en sus factorías, la gran diferencia con los franceses es que los ingleses tenían en cada factoría americana un cirujano. Las cuentas de la compañía estarían aprobadas con el visto bueno de Des Haguais y de Salaberry que representaban a los dos accionistas mayoritarios. Los directores se reunirían dos días a la semana y cobrarían 250 libras al mes en concepto de asistencia a los comités de administración, *droit de présen*ce. La sede de la compañía se estableció en la calle Nueva de San Eustaquio (rue Neuve-Saint-Eustache).

Aunque según el tratado del asiento, los reyes iban a participar en el 50% del capital de la compañía, de hecho no se entregó un paquete de acciones a Luis XIV y otro paquete a Felipe V. Ya hemos visto que según los estatutos, las acciones de 60.000 libras se numeraron de 1 a 15 y se dieron a los directores. Los directores aportaron el capital de Felipe V pero también se quedaron con sus acciones. Según el asiento, Felipe V les debía de pagar el 8% de interés por haberle adelantado el capital además de devolverles el principal.

En estas primeras reuniones se decidió que los accionistas deberían desembolsar 20.000 libras en efectivo y el resto del valor nominal de sus participaciones, en pagarés a un año. En las primeras asambleas, fue imposible reunir a todos los interesados, que por otra parte no querían desembolsar el capital hasta que la sociedad no se constituyese y todos los accionistas desembolsasen el capital en un mismo acto. Crozat pretendía pagar su participación con letras de cambio.[44]

Nunca se le informó oficialmente al rey de España que el capital de la compañía se había fijado en 3 millones de libras tornesas y no en 4 millones como se especificaba en el texto del asiento. No se informó a la corte española que los accionistas habían adelantado la aportación del rey de España pero se habían quedado también con sus acciones.

Los accionistas privados tardaron en realizar sus aportaciones de capital, algunos como Crozat quería materializarlas en letras de cambio, Haguais insiste *...il faut que les fonds entrent dans la caisse en argent comptant...*

Sin estas aportaciones de capital no se podía cumplir una de las obligaciones del Asiento, conceder un préstamo al rey de España de 200.000 pesos escudos, que cuidadosamente se había establecido, equivalían a 600.000 libras tornesas. El primer pago de 300.000 libras se tenía que hacer efectivo a los dos meses de la firma del asiento, es decir el 17 de septiembre de 1701, el segundo pago a los dos meses de este primer pago. La corona española necesitaba urgentemente este pago para sus tropas estacionadas en el Milanesado, y financiar el viaje de Felipe V al norte de Italia.

En estas primeras reuniones de los directores se discute sobre la moneda y el tipo de cambio que se va a utilizar para llevar la contabilidad con España, y Haguais comenta que teniendo en cuenta el tipo de cambio real, utilizar el tipo de cambio fijado en el Tratado del Asiento, un peso escudo español igual a un escudo francés, igual a tres libras tornesas, cambiaba el contenido económico del tratado *...il est vrai que cela fait une furieuse difference sur tout le traité...*

Crozat ordena comprar mercancías en Ámsterdam, para el trueque de los negros en las costas africanas, entre ellas tejidos de algodón estampados, cuya importación en Francia estaba terminantemente prohibida.

Los agentes de la compañía en Madrid fueron al principio dos banqueros, Hubert Hubrecht que era accionista de la compañía y Bartolomé Flon.

44. Archives d'Outre-Mer, F/2A/11

# CAPÍTULO III
## LA OPINIÓN DE UN FINANCIERO FRANCÉS

### DESCRIPCIÓN DEL MERCADO. DEMANDA Y PRECIOS

Recién firmado el asiento, la Compañía de Guinea y del Asiento envía a las Indias a uno de sus accionistas y directores, el financiero Joseph Le Gendre d'Arminy, cuñado de Antoine Crozat. Antoine Crozat junto con Samuel Bernard eran los dos grandes financieros de Luis XIV. Crozat era accionista de la Compañía de Guinea y del Asiento, el principal accionista de la Compañía de Santo Domingo, de la Compañía del Mar del Sur y se convertiría en 1707 en el concesionario de la explotación de la Louisiana, con la Compañía del Mississipi. Crozat unió a sus negocios a los hermanos de su mujer Marguerite, Joseph y François. Joseph entró también como accionista en la Compañía de Santo Domingo. François fue accionista y trabajó para la Compañía del Mar del Sur.

La visita de Joseph Le Gendre a las Indias recién firmado el asiento iba a reportar a Crozat una valiosa información para sus actividades comerciales en el continente americano. Joseph Le Gendre después de

una estancia de tres años en las Indias, durante los que visita Cartagena, Portobelo, Panamá, Guatemala, Puebla, ciudad de Méjico, Veracruz y La Habana, redacta un informe sobre la demanda de negros en las Indias y las obligaciones que ha contraído la compañía.[45]

Las expectativas francesas superaban con mucho la realidad con la que se encontró Le Gendre. La idea que tenía Le Gendre de las Indias españolas, se le vino abajo y comenta que si hubiesen tenido la información de la situación que él ve, no hubiesen firmado el asiento.

En su informe intenta cuantificar la demanda potencial de negros en los diferentes puertos donde debía la compañía tener factorías y el precio al que se podrían vender. Con estos datos Le Gendre decide donde no van a establecer factorías. Es informado del precio de los negros que entran de contrabando y como este contrabando se produce.

Analiza la idoneidad de las personas que ya han sido enviadas por la compañía a las distintas factorías que visita y la personalidad de las autoridades españolas que deben ejercer una actividad de protección sobre el asiento y por ello recibir un sueldo. En su informe valora la realidad social que se encuentra. Le Gendre antes de su viaje estaba convencido que las Indias españolas eran El Dorado.

Le Gendre d'Arminy llegó a Cartagena, de Cartagena pasó a Portobelo. Tardó 34 días de navegación, porque no encontraron vientos favorables. En época de brisas se podía hacer esa navegación en 3 o 4 días. De Portobelo pasó a ciudad de Panamá. En esta ciudad se embarcó pensando llegar a Acapulco, pero debido a la falta de vientos desembarcó para dirigirse a Guatemala, Oaxaca, ciudad de Méjico, Veracruz, y finalmente, La Habana.

Piensa Le Gendre que en Cartagena solo se pueden vender negros para el servicio doméstico unos 300 al año a 300/350 piastras[46] y aunque él mismo había fijado los gastos que debería tener la factoría de Cartagena, ahora piensa que son demasiado altos, visto el pequeño numero de negros que venden al año. El director de la factoría en Cartagena estaba incurriendo en unos gastos excesivos que no habían sido

45. Archives d'Outre-Mer. Fonds Ministériels. Serie F. Documents Divers, sign. F/2A/8. *Procès Verbal de Legendre Darminy sur sa gestion aux Indes Occidentales dans la tournée qu'il a faite en 1702, 1703 et 1704 pour l'Assiente Royale des Negres.*

46. Los franceses llamaban piastra al peso escudo o real de a ocho

aprobados por la compañía porque debía de atender a los oficiales de los navíos de guerra franceses que en estos años de comienzo de la guerra de Sucesión patrullaban las costas de nuestras Indias, gastaba 5.000 escudos al año en estas atenciones.

Comenta que en Cartagena todos los productos que se consumen excepto la carne vienen de fuera, hasta el maíz que él llama *blé de turquie*. Se había abierto una factoría en Santa Marta y es partidario de cerrarla, aunque los portugueses tenían allí a dos factores, *una manera magnífica de gastar dinero inútilmente*. En cada lugar donde se establecía una factoría había que pagar a una pléyade de gente de leyes, lo que elevaba el coste de mantenimiento de la factoría. Con este hecho tampoco habían contado en París. Había que tener un juez conservador, un procurador, un abogado, un notario, se pregunta para qué podrían servir todos estos personajes.

La compañía no podía impedir que ingleses y holandeses suministrasen los negros que hiciesen falta, y lo hacían sin todas estas formalidades.

La factoría de Panamá, dependía de la de Cartagena. Pero el director de la factoría de Cartagena, De Larieu[47] desconocía como se gobernaba el asiento en Panamá y Le Gendre decidió independizar la factoría de Panamá. El director de Panamá era Le Cordier, que demostró ser uno de los directores más eficaces de la compañía.

De Portobelo dice que *...c'est l'endroit des Indes le plus mauvais pour l'air et pour la vie et tout est d'une cherté extreme...*( ...es el peor lugar de las Indias para vivir por su pésimo clima, y todo es extremadamente caro...). La vida era carísima y era la factoría que necesitaba un personal mas capacitado y honesto y fue mala suerte que la compañía hubiese escogido para este puesto a Ramoisier, la persona más estúpida y menos leal que podía haber en el mundo. La imbecilidad de Ramoisier había obligado a Le Gendre a contratar como adjunto a Jose Basso, genovés residente*...en cette ville, ou plutôt ce maudit village... (*...en esta ciudad, o mas bienen este maldito lugar...*)* pero Basso falleció. Ramoisier vendía los negros a cualquier precio, quiso regresar a Francia pero cambió de idea.

47. En los documentos españoles el nombre de este director que es quien tuvo problemas con la Inquisición se escribe De La Rue

Hubiesen sido necesarias dos personas muy capacitadas para trabajar en la factoría de Portobelo pero *...mais oú trouvera-t-on deux honestes gens en France assez sous pour accepter de telles commissions? Ils ne seront pas plutot arrivés qu'ils voudront retourner...* (... pero dónde se iban a encontrar en Francia dos personas honestas para este puesto, tendrían que estar bebidas para aceptarlo, y una vez que hubiesen llegado se querrían volver...).

Todos lo negros que se vendían en Portobelo eran para el Perú, para Portobelo solo se vendían 20 o 30 al año.

En Portobelo alquiló un recinto por 1.000 escudos al año para meter a los negros hasta su venta, un alquiler que en Francia costaría 500 o 600 escudos. Era *la negrerie* que tenían los portugueses. Era malsana pues estaba al lado de una marisma, tenía un cobertizo donde cabrían 800 o 900 negros *...qui y mourront tous bientôt pour peur qu'ils restent...* (...donde morirían todos si permanecían allí algún tiempo).

El asiento de Grillo había utilizado un depósito para los negros en un lugar más saludable.

Recomienda Le Gendre en su informe que los negros debían de llegar a Portobelo en la época seca de noviembre a junio pues si llegaban en época de lluvias *morirían por docenas como bestias*. Los negros debían de ir por tierra de Portobelo a Panamá para allí ser embarcados para el Perú. Comenta Le Gendre que en las colonias francesas en ese trayecto los negros hubiesen ido encadenados pero que en las Indias españolas a nadie se le ocurriría encadenarlos. Había muchos negros huidos.

Solo 26 leguas separaban estos dos lugares pero se tardaba en recorrerlas cinco días *...c'est le plus mauvais et le plus horrible chemin qu'il y ait dans la nature, les deux premieres journées on marche continuellement dans l'eau jusqu'au sangles, le reste de la route ce n'est sont que montagnes, rochers et precipites affreux...* (...es el camino peor que pueda existir, las dos primeras jornadas se camina con el agua hasta la cincha de los caballos y el resto del camino discurre por montañas, rocas y precipicios espantosos...)

En Portobelo, los negros de contrabando, de las medidas de piezas de indias, se vendían entre 150 y 180 piastras, opinaba Le Gendre que si el asiento vendiese sus piezas de indias a 140 ó 150 piastras, se acabaría con el contrabando, pero recomienda que no se vendiesen por debajo de 300 piastras

Decide Le Gendre que la compañía debía tener a sueldo como jueces conservadores al presidente de la Audiencia de Panamá, marqués de Dávila y al gobernador de Portobelo, Reineta, los dos eran honestos y los únicos que podían combatir el contrabando. Cobrarían 1.000 escudos al año.

En Panamá se podían vender 2.000 piezas al año, a 400 piastras por pieza. La factoría de Panamá era la mas importante de todas las que la compañía iba a tener, sin embargo en Panamá la compañía tenía como factor a Godefroy, *...qui reste plus volontiers à sa toilette qu'à son bureau, la Compagnie doit le prier de faire absolument le contraire...* (...que le gusta dedicar mas tiempo a su aseo personal que a su trabajo, la compañía le debía de ordenar que hiciese justo lo contrario...)

A pesar de que los precios de los negros en Lima eran los má elevados, 550 piastras si se pagaban en plata y 650 a 700 piastras si se pagaban en especie: vino, harina aguardiente, cacao. Esta diferencia de precios con Panamá no compensaba el coste de transportarlos por mar hasta el puerto de Payta, (considerando que se morirían el 8% en el trayecto), el coste de encaminarlos por tierra hasta Lima y el coste de mantenimiento de dos fragatas en el Pacífico para este transporte, mas el coste de mantenimiento de la factoría en Lima.

Le Gendre recomienda que no se tenga factoría en Lima ni por supuesto en Santiago de Chile ni en Potosí. Era más conveniente para la compañía venderlos en el puerto de Panamá y que los compradores los transportaran a su costa a estos destinos. En Panamá, Le Gendre no alquiló el depósito para mantener los esclavos, lo compró por 14.000 piastras.

Le Gendre se da cuenta que hay una restricción en el asiento que les perjudica enormemente, es la restricción de no poder introducir negros de Minas ni de Cabo Verde, que según las opiniones que recaba son los negros mas apreciados en Panamá.

La demanda de negros en Guatemala la cuantifica solo en 200 negros al año que se pueden vender a 350 piastras *...tout ce pays fourmille d'Indiens, tous bons travailleurs et tres soumis, et pour un ecu on fait travailler un indien une semaine entière...* (... en estos parajes hay más indios que hormigas en un hormiguero, todos buenos trabajadores y muy sumisos, y por un escudo se hace trabajar a un indio una semana entera...) En Oaxaca y Puebla también hay poco *consumo* de negros y lo

mismo en Méjico capital, donde los demandan para el servicio doméstico de algunas familias ricas *...maisons de quelques gens de qualité...* Informa que en las minas de plata al norte de la ciudad de Méjico trabajan sobre todo indios que soportan el frío mejor que los negros.

Le Gendre decide no establecer factorías ni en Guatemala ni en Oaxaca, ni en Puebla, ni en la ciudad de Méjico, ni siquiera en Campeche, donde no se venderían 50 negros en los diez años del asiento. La compañía ya había enviado a la ciudad de Méjico a un tal Duval para que dirigiese la factoría. Le Gendre le dejó una orden en La Habana para que regresase a casa.

En Nueva España solo hacía falta una factoría en Veracruz y otra en La Habana. En Veracruz solo mientras se pudiese convertir en cochinilla el producto de la venta de los negros. Si todo el producto de la venta se cobraba en cochinilla el beneficio de la operación podía ser de un 30%.

Comenta de Veracruz que se había equivocado cuando hablando de Portobelo había afirmado que tenía el peor clima de todas las Indias, el de Veracruz era aun peor. En Veracruz era mejor vender *petits negres ou petites negresses,* se podrían vender al año hasta 400 de estos *negrillons*. Los negros para Veracruz no había que traerlos de África, sería carísimo, había que comprarlos en la isla danesa del Saint Thomas. El factor de la compañía en Portobelo iba a tener mas trabajo en un año que el de Veracruz en diez.

Al juez conservador en Veracruz le ofrece 1.000 piastras, el pedía 2.000, *...il me semble que mille piastres suffisent pour payer l'honneur de son amitié...* (...me parece que mil piastras son suficientes para pagar el honor de su amistad...). La compañía no solo debía de encontrar gente honesta y eficaz para llevar las factorías, también los debía pagar adecuadamente, no solamente para permitirles vivir, debía de pagar *...le mauvais air du païs c'est à dire le risque ou ils veulent bien commetre leur vie pour son service...* (...el pésimo clima de estos lugares, es decir el riesgo que asumen para servir a la compañía...). Esto precisamente es lo que no hacía la administración española, pagar bien a los funcionarios que enviaba a Indias.

En la isla de Cuba como no había indios *...c'est sont les negres qu'on emploi dans le travail des terres, c'est ce qui rend la consomation considerable...* (...a los negros se les emplea en el cultivo de la tierra lo que hace que su demanda sea importante...). En La Habana podrían vender

600 piezas al año a 350 piastras y la mejor época era cuando regresaban la Flota y los Galeones porque se abastecían en Cuba de víveres y pagaban a los suministradores en oro y plata. Existían entonces en Cuba de 25 a 30 plantaciones de azúcar.

Le Gendre indaga sobre el precio de venta del azúcar en La Habana. El precio del azúcar era de 2,5 piastras por arroba y la llegada de Flotas y Galeones subía a 4 piastras por arroba. Los negros también se podían vender por tabaco.

Estas fueron las estimaciones de Le Gendre sobre *la demanda* de negros en la zona que visitó. Es interesante también anotar la impresión de Le Gendre, este rico financiero francés que vivía en Paris, sobre la realidad social de los españoles que residían en Indias, sobre los compradores de los negros.

Le Gendre comparaba el nivel de vida de los financieros franceses con la calidad de vida de los ricos españoles en Indias. Bernard, los Crozat y su círculo tenían magníficas casas en Paris para ellos y para sus amantes, como en el caso de Bernard, palacios en el campo, eran mecenas de pintores y músicos, coleccionaban obras de arte, celebraban en sus salones veladas musicales y grandes cenas.[48]

Le Gendre se escandaliza al ver cómo los españoles en Indias cohabitan con indias y negras. El Código Negro francés aprobado por Luis XIV en 1685 y reformado por Luis XV en 1724, prohibía el matrimonio y el concubinato entre blancos y negras, bajo pena de castigo y multa arbitraria. Si un dueño de esclavos tenía hijos con una esclava, sería castigado a pagar 300 libras y se le arrebatarían la esclava y sus hijos. Estos niños no podrían nunca conseguir la libertad. Sin embargo si el que vivía en concubinato con la esclava negra era un negro libre, la mujer negra podría obtener la libertad si se casaba con él y los hijos serían libres y legítimos.

Le Gendre comenta que de los españoles que llegaban a Indias, solo una minoría entre un 10% y un 12% conseguía hacer algo de dinero, muchos morían al poco de llegar y al resto se les veía *...partout dans*

48. Pierre Crozat, *Crozat el pobre,* como irónicamente se le llamaba para distinguirle de su hermano, Antoine Crozat, *Crozat el rico,* fue el protector de Watteau, que vivió en su casa de Paris, en la calle Richelieu, y en su castillo de Montmorency. Otro pintor del contemporaneo a Wateau, Nicholas Lancret, pintó las veladas musicales que organizaba Pierre Crozat en su casa de Paris y en su castillo de Montmerency.

*les campagnes indignement mariés a des indiennes et a des mulatresses vivant dans la plus grande misere du monde*... (...por todas partes indignamente casados con indias y mulatas viviendo en la mayor miseria del mundo...).

Piensa que no había muchos ricos en las Indias, familias con fortunas de 200.000 a 300.000 escudos, solo se encontraban en Lima y en Méjico. Los sueldos de los oficiales que trabajaban para la administración no les permitían vivir decentemente y debían hacer sus negocios, ...*les gens honestes sont bien rares, voilà en deux mots ce que c'est les Indes*... (...la gente honesta escasea, he aquí en dos palabras lo que son las Indias...)

El contrabando de negros y mercancías estaba generalizado. Su diagnóstico es el siguiente: las Indias le cuestan al rey de España más de lo que le dan. Explica Le Gendre cómo se efectuaba el contrabando en los alrededores del puerto de Panamá y de Portobelo. Existía un oficio que era el de *metedor*. Esta es la única palabra española que utiliza Le Gendre en su informe. El *metedor* recibía señales de los buques y recogía a los negros y a las mercancías. Los negros los encaminaba al Perú y las mercancías las solía esconder en domicilios de religiosos o sacerdotes, *hommes d'église*, porque no podían ser visitados por las autoridades, para dirigirlas al gran centro de consumo suntuario, Lima. Aunque el contrabando estaba duramente castigado por las leyes, Le Gendre comenta que a los españoles les cuesta mucho aplicar la pena de muerte ...*les espagnols ne savent point faire mourir par voye de justice*... (...los españoles no saben aplicar la pena de muerte...)

## Funcionamiento de la Compañía. Informe para el ministro de la Marina, Pontchartrain

En 1706, el ministro de la Marina francés, Pontchartrain, le pide un informe a Arnoul, uno de los directores de la compañía, sobre su funcionamiento.[49] Arnoul informa claramente al ministro de la Marina, que

49. Archives d'Outre-Mer, Aix-en-Provence, Fonds Ministériels, Serie F, Documents Divers, F/2A/7

hasta esa fecha el desarrollo del asiento ha dejado mucho que desear, *le succes de l'assiente n'a pas été heureux jusqu'à present*. No había que analizar mucho para encontrar las causas de este fracaso.

Las personas a las que se había encargado el armamento de los buques y la elección de los capitanes de los navíos no habían sido adecuadas y sus comportamientos habían reducido el beneficio del asiento al lamentable estado en que se encontraba en esa fecha, 1706. Los abusos cometidos por estas personas habían sido la causa de las pérdidas en las que había incurrido la compañía del asiento.

Piensa Arnoul que si no se modificaban estos abusos que se estaban produciendo desde hacía 4 años que la compañía había empezado a funcionar, el tratado del asiento sería ruinoso, pero que si se acababa con ellos podía tener beneficios. Crozat estaba haciendo negocios con las Indias españolas y obteniendo un 10% de beneficios, por supuesto con el contrabando, con la *Compagnie de Saint Domingue*.

El abastecimiento de los navíos que zarpaban para África, se hacía en la Rochelle por comisionistas, que no tenían la menor idea de los víveres que debían llevar los barcos. Se dio el caso de que un navío, *La Renomée*, estuvo a punto de tener que arrojar todos los negros comprados por la borda por falta de agua, las barricas de agua que habían embarcado tenían fugas. Piensa Arnoul que los navíos los debía de armar directamente la compañía. Los capitanes de los barcos no entregaban a su llegada los libros de cuentas de la travesía.

Los salarios que pagaba la compañía a los capitanes de los navíos no les habían motivado lo suficiente y hacían contrabando con mercancías. Propone Arnoul, que había que interesarles mas en el negocio, se podrían quedar con el producto de la venta de los negros que llegasen vivos a las Indias por encima del 90% de los que habían embarcado en África.

Como la manera de exponerlo era algo complicada Arnoul pone un ejemplo. Si un navío embarcaba en Juda o Angola 500 negros, se supondría que llegaban a América con 450 negros. Los oficiales se quedarían con todos los que llegasen vivos por encima de 450, si solo se morían 10 se quedarían con 40, y sería la compañía la que les pagaría a su regreso a Francia, haciendo el cálculo al precio al que se hubiesen vendido los otros negros, según los certificados que llevasen los capitanes de los factores de la compañía. El capitán se quedaría con ¾ de esta

cantidad y el resto sería para los oficiales. De esta manera los capitanes y oficiales velarían por mantener vivos a los negros que eran el principal objeto del comercio del asiento. El sistema parece algo complicado, luego veremos que los ingleses eran mucho más prácticos y tenían un sistema más sencillo.

Además Arnoul ponía como objetivo que sólo fallecería el 10% de los embarcados cuando la mortalidad era mucho más alta. Poco conocía Arnoul del tráfico de negros.

Los directores de la compañía no habían querido juzgar a los capitanes que habían cometido fraudes. Propone Arnoul que la compañía enviase en cada navío una persona de confianza que al regreso a Francia entregase las cuentas del viaje y los informes.

Arnoul informa al ministro de la Marina que solo algunos directores asisten regularmente a las reuniones y se ocupan de los asuntos de la compañía, los más asiduos eran, Verzure, Saupin, Mainon, Le Gendre, Persan y Landais, Salaberry y Crozat. No había normas para la gestión de la compañía ni para su consejo de administración, cuando este de reunía no se establecía un orden del día con asuntos a decidir y asuntos a discutir, que se circulase con antelación, ni se redactaba un acta de las reuniones. Aquí también veremos que la compañía inglesa del asiento tenía más cultura empresarial que la compañía francesa.

En 1706 informaba Arnoul a Pontchartrain que los accionistas no habían aportado su parte del capital y que la compañía tenía que pedir préstamos para su capital circulante, que obtenía a un interés del 10% (y seguramente de algunos de los accionistas).

Dado que un viaje duraba 18 meses la compañía necesitaba 6 ó 7 navíos para llevar a cabo su tráfico, que se los debía de proporcionar el rey de Francia.

En este año de 1706 Le Cordier director de la factoría en Panamá escribe también a Pontchartrain, para indicarle que el presidente de la Audiencia de Panamá, el marqués de Dávila, que recibía un sueldo de la compañía como juez conservador, le daba las gracias porque por su intervención había sido promovido a mariscal de campo, y le pedía que volviese a intervenir en la corte de Madrid para que le nombrasen miembro del Consejo de Indias, asegurándoles que siempre tendrían en él un fiel colaborador. Da cierto rubor hoy en día leer esas comunicaciones, que reflejan cómo los altos cargos de la administración española

en Indias *se buscaban la vida*. Opinaba Le Cordier que el marqués de Dávila que era honesto y fiel al Rey, era *...d'un esprit trop court et trop privé des lumières pour administrer celles qui demandent la connaissance des Loix et de la Politique...* (...era poco inteligente y sin las cualidades intelectuales necesarias para aplicar las leyes y dedicarse a la política...)

Informa al ministro de la Marina, que han llegado panfletos de apoyo al Archiduque, prometiendo a los españoles de las Indias, que si apoyaban al Archiduque y este ganaba la guerra, les prometía desde ya, que podrían comprar negros a mitad del precio al que se los vendía la Compañía de Guinea y del Asiento. *Votre Grandeur ne saurait croire quels effets font sur les esprits de ce pays cy les papiers imprimés qui viennent d'Europe, surtout lors qu'ils sont en espagnol...* (su Excelencia no podría imaginarse que efecto tienen sobre el estado de ánimo de los habitantes de este país los impresos que llegan de Europa, sobre todo si están en español...)

Piensa Le Cordier que había que hacer todo lo posible por cortar el servicio del galeón de Manila a Acapulco. Su supresión sería muy beneficiosa para la *Compagnie de la Mer du Sud* que llevaba mercancías de contrabando de China a la costa del Pacífico de las Indias españolas. Si el galeón de Manila no existiese solamente la *Compagnie de la Mer du Sud* suministraría estas mercancías a la América española.

Para terminar Le Cordier le informa que los españoles de las Indias sienten una natural aversión hacia los franceses y que él en mayo de 1706 lleva ya 4 años al servicio de la compañía y quiere regresar a Francia.

En 1709, la compañía realiza un ejercicio teórico para calcular el posible beneficio en la venta de una cargazón de negros que fija en 850 negros que viajarían en dos navíos. Calculaba la compañía que la mortalidad podía alcanzar el 40% de la carga de un navío negrero, que cada pieza de indias podía costar en la costa africana el equivalente en mercancías a 90 libras tornesas y se la podía vender en 300 piastras o reales de a ocho, es decir 1.200 libras tornesas. El coste de la compra de una carga teórica de 850 negros sería de 77.500 libras tornesas y la venta de los 470 sobrevivientes 564.000 libras.

En estos cálculos internos la compañía aplica una equivalencia entre el escudo francés y la unidad de cuenta francesa diferente a la estable-

cida en el tratado del asiento. En el tratado del asiento se igualan la moneda francesa de plata, el escudo con la moneda de plata española, el peso escudo de a ocho o piastra, y para ambas se fija una equivalencia con la unidad de cuenta francesa, la libra tornesa de uno a tres. Un escudo francés o un peso escudo español igual a 3 libras tornesas.

En 1709 la compañía maneja un tipo de cambio para el peso escudo español de 1 peso escudo igual a 4 libras tornesas.

Había que deducir del precio de venta de los negros, el flete de dos navíos de 600 toneladas, durante los 15 meses que duraba el viaje de ida y regreso, la paga y el alimento de una tripulación de 100 hombres, la comida de los negros, el seguro de la carga, y los derechos a pagar a la corona española por pieza de indias introducida. Las partidas más importantes eran el flete de los dos navíos, 108.000 libras y la paga y alimento de la tripulación 120.000 libras. Los negros consumían solo 7.000 libras de alimento.[50]

Se calculaba un beneficio en la operación de 250.000 libras.

## Factorías y contrabando. Agravios de las autoridades españolas

La Compañía de Guinea y del Asiento había arrendado, la factoría de Veracruz el 25 de octubre de 1707 a la Compañía de Santo Domingo, dos de cuyos accionistas eran los señores Delaboulaye de Paris y Chipaudière de Saint Malo[51], otro socio era Antoine Crozat, también accionista de la Compañía de Guinea y del Asiento. El arrendamiento era por 100.000 libras al año.

En octubre de 1708, cuando se estaba celebrando la feria en Veracruz, al haber llegado la Flota, esta compañía envió desde Santo Domingo al navío *Alcyon*. El Alcyon llevaba para vender en Veracruz, 52 niños negros, y también iba cargado de mercancías que quería introducir de contrabando, los niños negros eran una tapadera. Se les impidió la entrada en el puerto.

50. Archives d'Outre-Mer, F/2A/8

51. Archives d'Outre-Mer, F/2A/8

En la sede de la compañía en Paris estaban seguros que habían ido a vender mercancías a la feria de Veracruz y les acusaron de destruir su imagen. ¿Cómo iban a realizar la travesía para vender 52 niños al mismo precio al que se los podían comprar en Santo Domingo? y era tan fácil ocultar mercancías para vender de contrabando que aunque el navío fuese registrado, nunca las autoridades españolas las encontrarían.

El asunto llegó al Consejo de Estado en septiembre de 1709, Amelot, embajador en España y Rouillé tuvieron que resolverlo. Nunca recibió la Compañía de Guinea y del Asiento el importe que se le debía por el arrendamiento de la factoría de Veracruz además las autoridades españolas no volvieron a dejar entrar navíos de la compañía en este puerto.

Du Casse subarrendó a Juan Churio una factoría que la compañía había establecido en Maracaibo, y que dependía de la factoría de Caracas. Churio importaba los negros de La Martinica.

El director de la compañía en Caracas, Santiago Musnier, se quejó de que Churio llevaba negros pero sobre todo ropas y mercancías, y era tal su indignación que en 1709, escribió directamente a Felipe V para relatárselo. El confesor del rey Daubeton le reenvía la queja a Pontchartrain, ministro de la Marina francesa. El Presidente del Consejo de Indias se sorprende que el director de la compañía en Caracas se dirija directamente a Felipe V en lugar de hacerlo a la sede de la Compañía en Paris. El Gobernador español en Maracaibo, Laureano de Ezcaray estaba al tanto de las fechorías de Churio.

La compañía tuvo una gran mortandad en los negros que llevaba desde África a Buenos Aires[52] y en general a todos los puertos. El 13 de junio de 1705, el cirujano Jose Gonzalo del presidio del Puerto de Santa María de Buenos Ayres, reconoció la carga de 300 negros que lleva el navío *Amphitrit*. Los reconoció, uno por uno, la mayor parte estaban enfermos, de tiña, calenturas, carótidas, viruelas, la ciudad pidió que no se desembarcasen.

Fechado en 1709, existe un informe sin firmar, en el que se relatan actuaciones de las autoridades españolas. El primer navío de la compañía que llegó a Buenos Ayres fue en 1703, se le negó la entrada, sin embargo el capitán desembarcó a los 325 negros que llevaba y se marchó. En un documento se informa que los 325 negros murieron de frío y en otro

52. AGI, Indiferente General, leg. 2782

que murieron de viruelas. El gobernador de Buenos Ayres, Juan Inclán Valdés, se quedaba con una comisión sobre las pieles que la compañía cobraba por la venta de los negros, además cada vez que llegaba el navío (cada seis meses) se quedaba con 4 de los mejores negros, también tenía esa costumbre según la compañía el anterior gobernador, Velasco.

En Panamá parece que el marques de Dávila no protegió tanto a la compañía como esta esperaba. Le sucedió el marqués de Villarocha. El marques de Villarocha se metió de lleno en el comercio de esclavos, comprando a los ingleses. El director de la compañía en Panamá, Pocquelin, no pudo evitarlo. Villarocha también compraba negros directamente a la compañía a un precio mínimo, *un vil prix,* y los revendía a los particulares. En otra ocasión se quedó con 500 negros que habían entrado de contrabando, los vendió y los despachó al Perú, en contra del tratado del asiento, que establecía que los negros que entrasen de contrabando y fuesen apresados se los debería quedar la compañía del asiento. En fin, que el pobre Pocquelin no ganaba para disgustos.

El comportamiento del marqués de Villarocha resultaba mas irritante para la compañía francesa, porque el marques había comprado su destino en Panamá con el dinero que le había dado Hubrecht, accionista de la Compañía de Guinea y del Asiento y su representante en Madrid, para que defendiese los intereses franceses y no pusiese ningún dificultad en el funcionamiento de la compañía del asiento. A Villarocha se le había llamado a Madrid, por su mala gestión y continuos fraudes y Hubrecht, consiguió que las autoridades francesas rogasen a España que se le devolviese a su puesto en Panamá.[53] A Villarocha le sucedió en el cargo Juan Bautista de Orihuela, que heredó las mismas costumbres que su predecesor.

Las autoridades españolas también cometían atropellos contra los ciudadanos españoles. El Consejo de Indias recibió la queja de Sebastián del Valle, vecino de la ciudad de los Reyes (Lima), que había ordenado comprar en la ciudad de Panamá un negro de 18 años por el que pagó 200 pesos, y una negra de 28 años por la que había pagado 400 pesos. La compañía se los iba a enviar a Lima, pero el juez conservador de Chancas que cobraba de la compañía y de las autoridades españolas los aprehendió y los retuvo para su servicio.[54]

---

53. Lévy, Claude-Frédéric, *Capitalistas et pouvoir au siècle des Lumières.*, Vol I. La Haye 1969

54. AGI, Indiferente General, leg. 2799

También en 1708 se corrió el rumor que los ingleses habían desembarcado entre Portobelo y Cartagena, y el gobernador de Portobelo requisó dos navíos de la Compañía *Le Mignon* y *Le Coventry* para armarlos e ir a la búsqueda de los ingleses.

Se quejaba la compañía que las autoridades españolas de los puertos de Indias, querían que pagasen los derechos de la introducción de los negros en escudos y en los puertos, como en anteriores asientos. El asiento francés establecía que los derechos se pagasen en las cortes de Paris o Madrid.

Las autoridades españolas de los puertos de Indias se habían acostumbrado a financiarse con los derechos de importación de los negros, pero con la firma del asiento francés se quería dar a esos ingresos otros usos.

Pedía la compañía que solo fuesen los jueces conservadores, los únicos en tratar con la compañía, así lo establecía el tratado del asiento, que no se registrasen las casas de los factores, y no tener que pagar a notarios, escribanos, guardias reales, oficiales y un largo etc...

Fue necesario emitir una real cedula para recordar a las autoridades españolas que la compañía estaba exenta del pago de todo tipo de derechos excepto los 33 escudos y 1/3 en la entrada de negros.

En la corte de Madrid se conocían los excesos y la corrupción de algunas autoridades españolas en Indias. En 1716, Jose Rodrigo, marqués de la Compuesta que sería Secretario del Despacho de Justicia en 1720, escribía a Felipe V un informe sobre el estado de la Real Hacienda, Comercio, Marina e Indias y en el que comentaba *...va un Virrey* (a Indias) *y él, su secretario, mayordomo y demás criados quieren volver ricos a España, venden cuanto hay, disimulan o no pueden averiguar baratería o robos de los Oficiales Reales, y violencias de estafas de Corregidores, no se cobra lo que se debe a la Real Hacienda, no se pagan los tributos. Es cierto que se ofrece dinero hoy por la comisión de tomarse una residencia. Y en una palabra en las Indias según se oye todo es Codicia, venta y robo a VM, no hay cosa mas pretendida que irse sirviendo a un Virrey... todos van con la esperanza de volver ricos y si no es con el trato o con malos medios no hay camino de serlo en las Indias...*[55]

55. BN, ms 18055 *Instrucción presentada a SM (que Dios guarde) por D. Jose Rodrigo, Marqués de la Compuesta en el año 1716*

La compañía intentó impedir que los propietarios de esclavos en las Indias se pudiesen vender esclavos entre ellos, venta que realizaban ante notario. No solo monopolizaba oficialmente la importación de esclavos, quería controlar el mercado interior de esclavos.

La Real Compañía de Guinea se quejaba al Secretario de Estado, José Grimaldo, que se ponía todo tipo de dificultades a sus navíos en los puertos americanos, que los negros los tenían que vender a plazos y solicitaba que los negros que se muriesen en un período de 40 días después del arribo no tuviesen que pagar derechos de entrada.

Explicaban que los asentistas que les precedieron llevaban los negros desde las islas de Jamaica y Curazao pero que ellos los llevaban desde Guinea *...en cuya larga navegación suelen hallarse enfermos la mitad o tercera parte cuando llega el navío al primer puerto de América y que a los ocho o diez días de desembarcar se mueren los más...* El Consejo de Indias informa al Secretario de Estado que era cierto que morían pues... *Si se mira al modo de conducirlos en los navíos, es lo bastante para que muchos enfermen y mueran, porque como los mas inmundos brutos son tratados y en el alimento y total desabrigo y desnudez puestos en tierra...enferman mucho por lo dicho y demás que se omite, se contagian de viruelas... se les mete en barracas para la cuarentena*[56]... El rey les concedió un plazo de quince días desde el desembarco para pagar los derechos y si morían en ese período no deberían pagarlo.

La compañía en 1709 pidió que el asiento se prolongase 5 años más para resarcirse de las perdidas incurridas por estos comportamientos, quizás por ello la lista de agravios es larga.

## Compra de negros en la costa africana.

La Compañía de Guinea y del Asiento preguntó en 1703 a raíz de los comentarios de Le Gendre, por qué no podía introducir en Indias negros de Minas y Cabo Verde. Era la primera vez que en un asiento de negros se prohibía expresamente la entrada de negros de esas castas y orígenes geográficos. En anteriores asientos se decía que los negros que se intro-

56. AHN, Estado, leg. 3214

dujesen no fuesen viejos ni con defectos, estas eran las únicas restricciones.

A principios del siglo XVII, el jesuita Sandoval desde Cartagena de Indias informaba de las castas de negros que llegaban al puerto de Cartagena (de Indias), que era el gran puerto negrero de la América española, informaba que los negros que llegaban provenían de los ríos de Guinea, de las islas de Cabo Verde y Santo Tomé y del puerto de Luanda en Angola, pero añadía que los negros que venían de Cabo Verde eran de diversas castas y orígenes porque Cabo Verde era un depósito de esclavos que llevaban desde el interior de la costa para irlos vendiendo y embarcándolos.

> *...de la Isla de Cabo Verde, suelen tambien venir en el discurso del año mucha suma de negros de las mismas castas, y naciones que avemos referido, principalmente de los Rios de Guinea, no porque alli nazcan, sino porque es aquella isla descarga de algunos... asi como del puerto de Cartagena los sacan para el Perú, y otra varias partes asi de Cabo Verde les sacan y traen a este puerto...*[57]

Por lo que en el asiento se estaba prohibiendo unos puntos de carga. En cuanto a los negros de la casta de Minas, informa Sandoval que resistían bien las enfermedades y eran adecuados para trabajo duro, y que los solían concentrar en la isla de Santo Tomé donde eran comprados por los barcos negreros. Como la isla de Santo Tomé era portuguesa, las autoridades francesas al redactar el texto del asiento estaban impidiendo que la Compañía comprase negros en enclaves portugueses, seguramente para hacérselos comprar sólo en enclaves donde los franceses estaban instalados. Las autoridades españolas no introdujeron nunca dicha prohibición. La compañía debería haber preguntado a Du Casse del porqué de la prohibición.

El Consejo de Indias pidió la opinión de la Casa de la Contratación y del Consulado y envió cédulas a los Virreyes, Gobernadores, y

57. Sandoval, Alonso de *Un tratado sobre la esclavitud* Alianza Editorial 1987.Introducción, transcripción y traducción de Enriqueta Vila Villar, pag. 139. La obra de Sandoval se editó en Sevilla en 1627 con el titulo *De instauranda Aethiopum salute*

Presidentes de Audiencia para que diesen su parecer. En 1707 todavía no se había contestado a la compañía y la compañía volvió a insistir y a preguntar por qué no podían llevar negros de Minas y Cabo Verde. El Fiscal del Consejo de Indias les contestó que necesitaba más información, *eclaircissement,* para darles las razones de por qué se había prohibido la entrada de negros de Minas y de Cabo Verde, pero que de todas maneras la compañía había firmado el asiento con esa condición y que la ignorancia del perjuicio que les iba a causar no les excusaba de su cumplimiento. Pensaba el fiscal que la introducción de negros en las Indias era un mal necesario.

El arzobispo de Méjico contestó que los negros de esas castas eran altivos y petulantes y vendían a los de su tribu a ingleses y holandeses. El Consulado contestó diciendo que eran difíciles de convertir al catolicismo e intentaban huir y que comían carne humana. El Fiscal del Consejo de Castilla piensa que el Consulado no ha realizado ninguna investigación de la causa de la exclusión. Parece que ni el Consejo de Indias sabía por qué se introdujo la exclusión. La exclusión había sido introducida en la corte francesa.

La compañía informó al Consejo que las Indias estaban llenas de este tipo de negros, que estaban deseosos de practicar la religión de sus amos y que al año de residir en Indias todos estaban bautizados, y que era más difícil convertir a los indios al catolicismo que a los negros.

La compañía envió a España a Le Cordier para que siguiese insistiendo en la petición. Argumentaba Le Cordier que los negros de Minas eran los mejores para bucear las perlas y que eran muy apreciados en las minas de oro de Darien.

En sus argumentos, Le Cordier destaca, que puesto que ni Felipe V ni sus vasallos se dedican a la trata no es de su incumbencia tener escrúpulos. Hace hincapié en la buena voluntad de estos negros para abrazar la fe católica *...por no conocer Dios ni profesar religión alguna esta observado que entre todas las naciones que nacen fuera del gremio de la Catholica Iglesia no se hallara otra más dócil, menos repugnante ni más fácil de reducir a nuestra religión que la de los negros...*[58]. Añade que todo el mundo de la cristiandad es consciente del comercio de esclavos negros pero *ni el Sumo Pontífice ni sus congregaciones han*

58. Archives d'Outre-Mer F/2A/8

*puesto la mano para prohibirle...* La compañía no consiguió que se levantase esta prohibición.

La compañía compró negros en la costa de Senegal y en la costa de Angola.

Los negros que compraban los europeos en la costa africana no se pagaban con monedas de ninguna clase, se intercambiaban por mercancías. Era un comercio de trueque, y muchas de las mercancías que se utilizaban para este comercio no se producían en Francia se tenían que comprar a Holanda.

Se importaban de Holanda los cauries (pequeños caracoles marinos), tan apreciados en África, que provenían de las islas Maldivas en el Pacífico, y tejidos de algodón estampados llamados de Guinea (precisamente porque iban destinados a Guinea para la compra de negros), que se compraban a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. También eran necesarios para el trueque, quincallería, cuentas de vidrio de Veńecia, textiles de Leyden, fusiles, pólvora, y cuencos de cobre.

En general había una serie de tejidos que eran muy valorados, los tejidos de algodón estampados que se compraban a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, en Ámsterdam y que se conocían como *indianas*.

Hasta bien entrado el siglo XVIII (1759) no se permitió la producción de tejidos de algodón estampados en Francia, y se permitió por la presión de los traficantes negreros.

En 1764 Chambon informa en su libro *...il suffit de savoir, pour le commerce de Guinnée que de quelque endroit que viennent les indiennes, il en faut necessairement pour assortir la cargaison d'un navire...* (...es necesario saber, que para la carga de un navío que comercie con Guinea, las indianas vengan de donde vengan son absolutamente necesarias...) [59]

En cada lugar de la costa se demandaban unas mercancías más que otras, por lo que era sumamente vital para el éxito de la expedición conocer las preferencias de los reyes y jefes locales que iban a vender las cargazones de negros. Los precios de compra de los negros variaban

---

59. Chambon, *Le Commerce de l'Amerique par Marseille.* Avignon 1764. el libro aparece sin el nombre del autor, en el titulo se especifica que ha sido escrito por *un citadin.*Explica el autor que no es lo mismo *citadin* que *citoyen.Citadin* es sinonimo de burgues para el autor.

mucho de un lugar a otro y de una fecha de compra a otra según concurriesen o no en el mismo lugar varios navíos europeos. Además para realizar la transacción había que previamente haber sido introducidos a las autoridades locales y haberles entregado una serie de regalos. Sin esta ceremonia y entrega de regalos, no se podía llevar a cabo la compra de los negros.

Savary indica que la concurrencia de los navíos de las naciones europeas había hecho subir el precio de los negros en las costas africanas. Si a mediados del siglo XVII se podía comprar un negro sano entre 15 y 30 años por mercancías por valor de 32 libras tornesas, a finales del siglo XVII podía costar un negro, pieza de india, mercancías por valor de 60 libras tornesas. La Compañía del asiento había pagado en 1710, hasta 100 libras tornesas en mercancías por un negro, pieza de indias. [60]

La compañía del asiento compró negros en Juda y en tres lugares de la costa de Angola, Loango, Malimbo y Cabindo. Los europeos estimaban la calidad de los negros que compraban en Angola. En estos lugares se entregaban regalos para empezar a negociar, al rey, a sus oficiales y a su entorno familiar y a los intérpretes.

En Juda una pieza de india podía costar 6 fusiles, o 4 piezas de perpetuanas[61], o 18 barras de hierro, o 100 libras (medida de peso) de pólvora, o 80 libras (medida de peso) de cauries de las Maldivas, o 6 sombreros... La compra de un lote de 612 negros en 1707 en Juda, le costó a la compañía 49.581 libras tornesas en mercancías, sin contar los regalos a las autoridades africanas, en este caso la cantidad pagada a las autoridades fue el valor de nueve negros en tejidos de seda, el valor de un negro al intérprete y el valor de dos negros a los capitanes negros que conducían los esclavos a los depósitos para embarcarlos.

Las mercancías que mas demandaban las autoridades africanas, eran, fusiles, pólvora, aguardiente, vino de Canarias, cristal de roca, caracolitos marinos, llamados cauris, de las Maldivas, tejidos de todas clase, tanto de algodón estampado traídos de la India, como de seda, encajes, alfombras de Turquía, cuencos de cobre y cuchillos de Flandes, hierro de Suecia, pipas para fumar, tabaco...Los cauris había que comprarlos a los holandeses y se utilizaban como moneda en África, su nombre científico es *cyprea annulus o monetaria annulus*.

---

60. Savary des Bruslons, Jacques *Dictionnaire Universel de Commerce* 1748, Voz *negres*

61. La perpetuana era un tejido de algodon teñido en azul.

Para llevar a cabo la transacción en algunos lugares se crearon unidades de cuenta, en Loango la unidad de cuenta era *el macoute*. Cuando existía una unidad de cuenta había que establecer el valor de las mercancías europeas en esa unidad de cuenta, y el valor de los esclavos en la misma unidad de cuenta. En Cabindo y en Malimbo la unidad de cuenta se denominaba *pieza*.

Informa Savary que la primera vez que la compañía del asiento compró negros en Malimbo, un fusil estaba valorado en una pieza, lo mismo que un barril de pólvora, y una pieza de tela de algodón estampada, de las llamadas indianas. Un negro pieza de indias valía entonces 12 *piezas*. Los fusiles que más valoraban los vendedores negros eran los fusiles ingleses y holandeses que eran más pesados que los fusiles franceses.

Relata Savary que en la última compra que realizaron los navíos de la compañía del asiento en las costas de Angola en 1712, las autoridades africanas rebajaron el valor de las mercancías europeas un 20%. La compañía pagó según los casos por una pieza de Indias seis fusiles y en otra ocasión 12 fusiles.[62]

A lo largo del siglo XVIII las autoridades africanas que controlaban la venta de los esclavos fueron demandando como regalos para comenzar a negociar productos más lujosos, sobre todo textiles. Comenta Chambon *...Nous avons une fausse idée du commerce de Guinée, si nous nous imaginons que les noirs, parce qu'ils vivent d'une manière si diferente à la nôtre manquent du goût pour nos belles étoffes...* (...si pensamos que los negros, porque viven de una manera tan diferente a la nuestra, no tienen gusto para apreciar nuestros bellos tejidos, tenemos una idea falsa del comercio de Guinea...). Las autoridades africanas conocían los diferentes tejidos que se fabricaban en Europa y en Oriente y sabían apreciar los de más valor y calidad.[63]

Según los datos de Savary, y teniendo en cuenta el tipo de cambio establecido en el asiento francés, el precio de compra de una pieza de Indias era en torno a 90 libras tornesas, equivalente a 27 pesos escudos o reales de a ocho. El precio al que se vendían de contrabando en Indias

62. Savary des Bruslons, *Dictionaire Universel de Commerce,* 1748, Tomo I, voz, *Commerce d'Afrique,* pag. 381

63. Chambon, op.cit.

era de 150 pesos escudos y el precio al que los vendía la compañía era sobre 300 pesos escudos. Se comprende que los españoles residentes en Indias se mostrasen reacios a comprar los negros a ese precio.

La compañía no embarcó negros de primera calidad. Lo vemos por el cálculo de equivalencia a piezas de Indias. Debió de llevar muchos niños y los adultos debieron llegar muy enfermos. La siguiente relación es de navíos llegados al puerto de Santa Marta desde 1703 a 1713[64].

El 23 de septiembre de 1703, un barco de la compañía llevó 80 negros de todas las edades y sexos, se contabilizaron en 10 piezas de indias. El 20 de mayo de 1704, 40 negros de ambos sexos y todas las edades se valoraron en 24 de piezas de indias y 1/3. El 22 de diciembre de 1707, 88 negros fueron valorados en 34 de piezas y 1/3. El 17 de diciembre de 1708, *echaron en tierra 50 cabezas de todos los sexos y edades* que fueron valoradas en 37 de piezas y 2/4. En 1710 un navío echó por tierra 426 cabezas de negros que fueron valoradas en 188 piezas y 1/3.

Otros navíos llevaron negros mas cercanos a la definición de piezas de indias, el 9 de febrero de 1710, el *Anfitrite* llegó a Buenos Aires, con *...298 cabezas de negros y negras grandes y pequeños...según se colegían sus edades por las estaturas y aspectos...* fueron valorados en 254 piezas y ½. Este armazón de negros había costado a la compañía como informaba el capitán de la guarnición de Buenos Ayres, Miguel Castellanos, encargado de la inspección y de acompañar al escribano durante la regulación para fijar el valor de las cabezas en piezas, 8.433 pesos 2 reales y 22 maravedis. Después de su venta el navío se hizo a la mar con el producto de la venta, 32.500 pesos de plata y pieles de *toro* por valor de 17.580 pesos.

En estos años, una mujer joven y sana alcanzaba la misma valoración en piezas de indias que un hombre joven y sano. Así, en el *Indiano*, navío que llegó a Buenos Aires ese mismo año, 191 cabezas de negros y negras se valoraron en 191 piezas de indias. 59 niños y niñas a partir de 10 años y hasta 13, en 39 piezas y ½ (para estas edades 3 niños o niñas equivalían a 2 piezas de indias). 48 niños y niñas de 5 a 10 años se valoraron en 24 piezas de indias (2 niños de estas edades equivalían a 1 pieza de indias). Los niños menores de cuatro años no se contabilizaban se vendían gratis con su madre.

64. AGI, Indiferente General, leg 2799

La mujer que esta tan ausente en estos textos y en general en los escritos de estos siglos, aparece aquí mencionada específicamente como parte de la carga, negros y *negras* y niños negros y *niñas negras*.

Los oficiales que iban a visitar los navíos y a asistir al escribano durante la valoración de la carga, cobraban 100 pesos. Mutiloa, de la Junta de negros del Consejo de Indias quiso en 1713 reducir esta cantidad. Los oficiales reales de Buenos Aires, le rogaron en un escrito de 20 de junio de 1713, que no les redujese esta ayuda *...al ser tan cortos nuestros salarios que no alcanzaran a podernos mantener...*[65]

La compañía intentó la supresión del asiento en 1706 y mantenerlo en suspenso durante la guerra, aduciendo que los gastos de su funcionamiento eran intolerables, por los navíos que los enemigos le apresaban y le hundían. Solicitaba que se le perdonase el pago anual de los derechos y los salarios a los jueces conservadores. Los ingleses y holandeses le ofrecieron que comprase los negros en Jamaica y Curazao, y la compañía hubiese consentido de no ser por el temor de que los enemigos *desparramasen sus libelos* [66]. En la propaganda a favor del Archiduque que los aliados hacían llegar a las Indias prometían a los españoles residentes que si ganaba el archiduque podrían comprar esclavos a mitad de los precios a que se los vendía la Compañía de Guinea.

## Cuentas de la Compañía 1709, 1711

La compañía estaba obligada por el contrato del asiento, a presentar las cuentas a España a los cinco años de iniciar su funcionamiento, es decir en junio de 1707, y a partir de ahí cada cinco años, pero esas cuentas nunca se presentaron.[67] Los pagos de los derechos de introducción de esclavos se podían hacer en Paris o Madrid, pero la compañía no realizó a la Corte de Madrid el pago cada seis meses, lo que hacía era consignar esa cantidad en la cuenta de ingresos de Felipe V en los libros de la compañía en Paris.

---

65. AGI, Indiferente General, leg. 2799

66. AGI, Indiferente General, leg 2782

67. AHN, Estado, leg.2334

En 1709, Luis XIV consciente que no podía hacer frente al pago de la deuda, que no podía seguir financiando la Guerra de Sucesión, empezó a considerar la posibilidad de dejar de apoyar a su nieto en la corona de España. Luis XIV pidió a Pontchartrain que la compañía elaborase unas cuentas de lo perdido y ganado en estos años, sobre todo lo perdido y ganado por la corona española, para ver qué se perdía si cedía el asiento a los ingleses. Pronto se daría cuenta que no estaba cediendo nada, lo que le llevó un año más tarde en 1711 a ceder a los ingleses el asiento de negros, como si les estuviese otorgando la joya de la corona.

En diciembre de 1709, la compañía elaboró unas cuentas parciales con las cantidades que había pagado por orden de FelipeV y con los ingresos que debería haber ingresado por la introducción de negros.[68] Las cuentas están expresadas en libras tornesas.

Son unas cuentas parciales con un Debe y un Haber.

En el Debe se reflejaban los pagos que había ordenado realizar la corona española con cargo a los ingresos de la compañía, los intereses que Felipe V debía que abonar a la compañía por haber supuestamente aportado los accionistas privados la cantidad de 750.000 libras correspondientes a su cuarta parte de capital, y el préstamo de 600.000 libras que Felipe V recibió por otorgarle el asiento a la Compañía que no devengaba intereses.

Ya hemos visto como Arnoul informaba a Pontchartrain en 1706, que los accionistas privados ni siquiera habían hecho efectiva la totalidad de la aportación de capital de cada uno de ellos, y que se habían asignado las acciones que correspondían al Rey de España. Por lo que poner en el debe de Felipe V las 750.000 libras de su teórica cuarta parte de capital y los intereses que habían devengado era una felonía.

En cuanto al préstamo, la compañía según el asiento podría cobrárselo de los derechos de negros que se produjesen en los dos últimos años del asiento o *de las ganancias que a su Majestad Católica pertenecieren.*

Como Haber de la corona española aparecían los derechos de introducción de negros que cada seis meses la compañía debía de pagar a la corona española. En lugar de entregar esa cantidad la compañía la anotaba la cuenta bilateral entre la compañía y la corona española, como Haber de Felipe V.[69]

68. Archives d'Outre-Mer, F/2A/8

69. AHN, Estado, leg.2334

Aparece como Haber desde el primer año, las 600.000 libras que la Compañía debía de adelantar a Felipe V en el primer año del asiento. A España no llegó ninguna cantidad todo quedó contabilizado en París. A diciembre de 1709 las cuentas cuadran contabilizando los intereses a pagar por el adelanto del capital y la devolución del préstamo, que no tenía que haberse producido hasta el periodo 1710-1712, en total 3.600.000 libras en el Debe y en Haber.

Analizando los pagos que ordena realizar Felipe V, y que están perfectamente especificados en la cuenta que elabora la compañía en 1709, se ve que la mayoría de los pagos se realizan en Paris para beneficiarios franceses, y el pago mayor de 300.000 libras se otorgó en 1706 a Orry por orden de Chamillart y Pontchartrain, ese dinero se lo trajo Orry a España para financiar la guerra. Muchos de estos pagos fueron para financiar la Guerra de Sucesión.

Con cargo al asiento cobraron los embajadores franceses en Madrid, Louville y Blécourt, y también cobraron Du Casse y Rouilllé. Louville cobró 97.190 libras hasta diciembre 1709. Los dos primeros años, Felipe V fue generoso asignando pensiones con cargo al asiento, hasta que Grimaldo prohibió asignar ninguna pensión mas. El marqués de Casteldorios, como premio por el éxito del viaje de la Flota y Galeones cobró del asiento y el marqués de Monteleón. Con todo, estas cantidades comparadas con las que percibieron los franceses fueron pecata minuta. El príncipe de Vaudemont recibió 150.000 libras en 1702.

El duque y a la duquesa de Beauvillier recibieron con cargo al asiento 188.000 libras entre 1702, 1703 y 1704. El duque de Beauvillier casado con una hija de Colbert, había estado muy próximo a Luis XIV, quien le había nombrado gobernador de la casa de los hijos del Delfín, los duques de Borgoña, de Anjou y de Berry.

En tal puesto había tenido unas magníficas relaciones con Fenelon con quien se mantuvo en contacto aun después de que cayese en desgracia.

Beauvillier había sido uno de los que habían aconsejado a Luis XIV que no aceptase el testamento de Carlos II. Cuando Luis XIV aceptó el testamento, envío a Beauvillier a España acompañando a Felipe V junto con otro cortesano protegido por Fenelon, Louville. Louville estando en España pidió consejos a Fenelon sobre cómo asesorar a FelipeV. A Monsieur Le Febure se le pagó 310.009 libras.

Los pagos que si se realizan en Madrid son los pagos a los componentes de la Junta de Negros del Consejo de Indias y al Presidente del Consejos de Indias, pero no aparecen en estos estados de cuenta, se deberían considerar gastos internos de la compañía.

El duque de Uceda que fue nombrado embajador en Roma, después de ser Presidente del Consejo de Indias, y los también ex presidentes del Consejo de Indias durante el asiento francés, el marques del Carpio y el duque de Medinaceli, siguieron cobrando del asiento, después de dejar la presidencia del Consejo.[70]

Las cuentas reflejan sólo la cuenta bilateral entre los pagos que manda realizar el Rey de España y los ingresos por la introducción de los negros. No reflejan los costes e ingresos de la Compañía de Guinea, que era lo que tenía que reflejar ya que Felipe V teóricamente poseía el 25% de sus acciones.

Sabemos por las informaciones que Arnoul envía a Pontchartrain en 1707 que los accionistas privados seguían sin hacer efectivo sus aportaciones de capital y que la Compañía tenía que pedir préstamos para cubrir su capital circulante.

Analizando estos estados parciales de las cuentas, no se sabe nada de la compañía, no se sabe si el comercio de negros tuvo beneficios o no los tuvo. Teniendo en cuenta todos los costes del tráfico y mantenimiento de las factorías en América y el escaso número de negros que vendieron, todo hace pensar que el negocio del tráfico no fue muy rentable. Aunque si fue rentable las actividades de la Compañía de Santo Domingo.

Por todo lo que se ha visto hasta ahora no parece que la compañía hubiese tenido beneficios lo que no quiere decir que sus accionistas privados no los hubiesen tenido. La compañía no fue controlada ni gestionada de una manera eficaz, los directores desconocían los costes desglosados por viaje. La compañía también era engañada por los capitanes de los navíos que se quedaban con ganancias del tráfico.

En 1711, la compañía envía a Luis XIV cuál es su situación con la compañía. Tenía que haber suministrado a la Compañía el 25% del capital es decir 750.000 libras, no en dinero, sino suministrando

70. AGI, Indiferente General, leg. 2782

navíos. La compañía decidió pagarle un alquiler por los buques, 7 libras/tm/mes, por lo que si se los alquilaba no se sabe qué estaba suministrando Luis XIV.

Con estos hechos a mayo de 1711 Luis XIV debía a la compañía 1.417.008 libras y la compañía debía a Luis XIV 1.037.321, el saldo era 379.687 en contra de Luis XIV.

La Compañía francesa que debía de haber introducido 48.000 piezas de indias durante su asiento, no llegó a introducir 13.000.

Bergeick informaba a Grimaldo en 1712 que los beneficios de la compañía serían entre 500.000 y 600.000 libras tornesas superiores a lo que declarasen[71].

En 1713 José Grimaldo pidió por vía reservada al duque de Alba, embajador de España en Paris que solicitase a la Compañía de Guinea y del Asiento las cuentas. En 1734 no se habían enviado todavía esas cuentas detalladas[72].

Durante el período 1701-1715 los franceses, además de explotar el asiento de negros, se quedaron con todo el comercio de contrabando en la América española, sobre todo en la costa del Pacífico. La *Compagnie de la Mer du Sud* fue la que surtió de productos a la América del Pacífico y comerció sin ningún tipo de cortapisas durante la Guerra de Sucesión. Francia había influido en el nombramiento de los virreyes que hicieron la vista gorda cuando no protegieron a la empresa francesa contra las escasas autoridades españolas que denunciaron sus prácticas y eso se sabía en todas las Cortes europeas.[73]

Todos los nombramientos que efectuaba el Consejo de Indias debían de recibir previamente el visto bueno de París.

Para los franceses fue mucho más rentable el comercio libre de la *Compagnie de la Mer du Sud* que el asiento de negros que le imponía muchas obligaciones. La Compañía del Mar del Sur, tenía como accionistas a los grandes financieros, accionistas también de la Compañía de Guinea y de la Compañía de Santo Domingo y tenía el privilegio de comerciar en el Pacífico a lo largo de las costas españolas.

---

71. AGI Indiferente General, leg. 2780

72. AGI, Indiferente General, leg. 2780.

73. AHN, Estado, leg. 2941

Comerciantes de Saint-Malo disputaron el monopolio de la Compañía del Mar del Sur. Armaron navíos y los enviaron a la costa del Pacífico española. Un financiero accionista de la Compañía del Mar del Sur les financiaba, Crozat. Los comerciantes de Saint-Malo llegaron a un acuerdo con la Compañía del Mar del Sur le abonarían el 10% de sus beneficios.

Se calcula que desde 1698 a 1716 entraron en los puertos franceses en los navíos que pasando por el estrecho de Magallanes comerciaban con la costa del Pacífico de la América española, mas de 50 millones de libras tornesas en plata.[74] En 1712 había 40 navíos franceses en los diferentes puertos españoles del Pacífico sobre todo en los más cercanos a Lima. Si los españoles no podían comerciar directamente en esta costa los franceses sí lo hacían para mayor comodidad de sus habitantes que no tenían que acudir hasta las Ferias de Portobelo a comprar lo que necesitaban. No se tiene constancia que estos navíos llevasen esclavos negros.

Además del comercio realizado por la *Compagnie de la Mer du Sud*, los franceses tenían una situación de privilegio en el apresto de Flotas y Galeones. La Flota que salió para Veracruz en 1708 comandada por Andrés Pez, estaba compuesta por 20 navíos de ellos seis fragatas eran francesas. El virrey Alburquerque recibió la orden que nada más llegar la Flota, dos fragatas francesas regresasen a Francia con un millón de pesos.[75] Las fragatas francesas iban bajo el mando del almirante Du Casse.

Tal libertad de acción tenían los franceses que en noviembre de 1709 propusieron enviar una flotilla a Indias desde Bretaña comandada por el duque de Linares con destino al puerto de Callao en el Perú, fue el propio duque de Linares quien le propuso la operación a Felipe V y sus ministros, indicándoles que no se debería enterar el Consejo de Indias. Cuando el Duque de Alba, embajador de España en Paris, le comunicó a Pontchartrain que esa flotilla no podía salir, Pontchartrain, poderoso ministro de la Marina le recibió con *destemplanza*.

Por entonces Francia había empezado a retirar tropas de España. Comenta Alba en sus cartas a Grimaldo que había sido informado que

74. Levy, Claude-Frédéric, op.cit.

75. AHN, Estado, leg.4004

retiraban las tropas *para no dar celos a los enemigos*, y añade Alba que era una contradicción retirar tropas para no dar celos a los enemigos y al mismo tiempo querer continuar el comercio con Indias *que hería* a los enemigos mucho mas. Alba informa a Grimaldo que hablando con Bergeick el día anterior, éste le había comentado que no pudiendo Felipe V mantener España *...era menester disfrutar de la Indias quanto se pudiese* y añade Alba *y es de mi obligación el decir a VS que como creen que esta Flota será la última que con libertad despacharan a América llevaran órdenes los comandantes que podremos temer motiven el mayor desorden...*

En este complejo entramado de relaciones se movía la Real Compañía de Guinea, sin que España tuviese control alguno sobre sus actividades. Fue una ironía haber nombrado a Carlos de Salaberry, representante de los intereses de la Corona española en la compañía, pues Salaberry era accionista de la Compañía de Santo Domingo.

En este año de 1709, Alba buscaba financiación en Paris para financiar el paso a través de Francia de las tropas españolas que se habían quedado aisladas en los Países Bajos. Alba comunica a Grimaldo, el 29 de noviembre de 1709*...y muchas horas hemos discurrido si había algún efecto de que podernos valer pero los que tienen el asiento de los negros sobre haber ganado con él millones de millones gritan con suma desvergüenza que en cuanto el asiento, el Rey de España les debe infinito y que aun no pueden pagar las pensiones que ha concedido sobre él...*

No se daba cuenta Alba que con lo que ganaba dinero Francia, y lo que le permitía financiar la costosísima Guerra de Sucesión, era más el comercio de contrabando en la costa del Pacífico que el comercio del asiento de negros.

En 1711, los accionistas privados de la compañía todavía no sabían, ni se imaginaban que Luis XIV pensaba ceder el asiento a los ingleses.

# CAPÍTULO IV
## EL ASIENTO DE NEGROS PASA DE FRANCIA A INGLATERRA

### GUERRA DE SUCESIÓN A LA CORONA ESPAÑOLA

Inglaterra se inició en el tráfico de negros al continente americano a mediados del siglo XVII. El Parlamento inglés concedió el monopolio para comprar esclavos negros en Africa, a la *Royal African Company* cuyas acciones cotizaban en la Bolsa de Londres. En las islas del Caribe que pertenecían a Inglaterra se empezaron a establecer plantaciones de azúcar.

Inglaterra quiso desbancar a holandeses del tráfico de contrabando que realizaban desde Curazao a las Indias españolas, y lo consiguieron, en el último tercio del siglo XVII, al conquistar Jamaica. El tráfico comercial desde Jamaica hacia las posesiones españolas, fue a finales del siglo XVII, más importante que el que se realizaba desde Sevilla.

Jamaica se convertiría en la mayor productora de azúcar.

Los holandeses habían creado la Compañía de las Indias Occidentales para surtir de mano de obra negra a sus recién creadas plantaciones de azúcar en Curazao, Surinam y el norte de Brasil conquistado a Portu-

gal. Esta compañía tenía el monopolio de comprar los negros en Africa y llevarlos a las posesiones holandesas de América.

Muerto Carlos II, Luis XIV aceptó su testamento en nombre de su nieto. Carlos II dejó heredero de todo el imperio español al nieto de Luis XIV, Felipe d'Anjou. Inglaterra se mantuvo a la espera pero no estaba dispuesta que Francia se apropiase del comercio a las Indias españolas.

Una de las razones más importantes por la que Gran Bretaña organizó la gran alianza que declaró la Guerra de Sucesión a la Corona española, era la posibilidad de afianzar y obtener ventajas en su comercio con las posesiones españolas en América. Incluso se plantearon la conquista de puertos de la América española y hubo quien pensaba que era más rentable para Inglaterra llevar el teatro de la guerra a América en lugar de establecerlo en Europa. El comercio directo de la compañía francesa *Compagnie de la Mer du Sud* con la costa del Pacífico de la América española encendió los ánimos de los comerciantes ingleses. Inglaterra y Holanda apoyaron al hijo del emperador de Austria, como candidato a la Corona española, al Archiduque Carlos.

Los franceses habían tensado la cuerda con dos acciones. Primero, tomar las plazas fuertes de los Países Bajos españoles, recién aceptado por Luis XIV el testamento de Carlos II. Luis XIV estaba obsesionado con alejar su frontera norte de Paris. Pero esta acción alertó y puso en pie de guerra a los ingleses y a los holandeses. Segundo, reconocer en 1701 en el lecho de muerte de Jacobo II, que estaba refugiado en Francia desde 1688 con su corte en Saint Germain en Laye, a su hijo Jacobo, como rey legítimo de la corona Británica[76]. El tema de la sucesión protestante a la corona británica era un tema de vital importancia y sensibilidad política para el Parlamento inglés.

Una vez realizadas estas acciones Francia intentó que otros países, teóricamente neutrales, no se posicionasen en la órbita inglesa. Por ello cuando los portugueses en 1.701 quieren abandonar el asiento de negros que la Compañía de Guinea tenía contratado con la Corona española, los franceses convencen a los españoles que acepten las condiciones de los portugueses.[77] El quedarse con el asiento de negros supuso una afrenta para los ingleses.

---

76. Eduard Corp, *A court in exile.* Cambridge University Press. 2004

77. Scelle, George, *La traite negrière aux Indes de Castille.* Paris. 1906

En 1706, después de cinco años de guerra, e instalado el Archiduque Carlos en Barcelona desde finales de 1705, los ingleses intentaron que les pagase el precio por situarlo en la corona de España. La reina dio poderes e instrucciones escritas a James Stanhope, para negociar con *our Brother the Catholic King, Charles 3d,* en Barcelona, las ganancias comerciales que obtendrían los ingleses finalizada la guerra. Por entonces la guerra parecía que la ganarían los aliados y el Archiduque sería el monarca que reinaría en España.

James Stanhope debería aprovechar y asegurar para Inglaterra concesiones comerciales tales como seguramente no se podrían negociar en ningún otro momento y lo hizo.[78] El 10 de julio se firmó un Tratado de Comercio entre la reina Ana de Inglaterra y Carlos III (el archiduque Carlos) como rey de España. Este Tratado tenía un artículo secreto, por el que se creaba una compañía de comercio que tendría solo accionistas españoles y británicos para comerciar con las Indias españolas y tendría su sede en las Indias.

> *...que la sobredicha compañía de comercio debe componerse de súbditos de la Gran Bretaña y de Españoles para el comercio de las Indias del dominio de su Majestad Católica, y que se tomarán de una y otra parte las medidas mas oportunas y convenientes para este establecimiento; pero como al presente no es posible reglar las necesarias de ella, porque el duque d'Anjou posee actual e injustamente las provincias de España que son los fundamentos principales del comercio y donde residen las personas que tienen mas conocimientos y son mas a propósito para esto, se reserva la forma de fijar las condiciones bajo las cuales se debe establecer la dicha compañía de comercio en las Indias hasta que su Majestad Católica este en posesión de la corte de Madrid...*[79]

El Archiduque o Carlos III, según de que lado se le mire se comprometía una vez que se hubiese establecido la paz general y estuviese en posesión de las Indias y hasta que no se crease la

78. Newman, Aubrey, *The Stanhopes of Chevening. A family biography.* 1969

79. Cantillo, op.cit.

compañía a dar permiso a los súbditos británicos para comerciar libremente en todos los puertos de las Indias con diez navíos al año de quinientas toneladas.

Se comprometían ambas majestades a imposibilitar a los franceses el comercio con las Indias españolas pues *...es notorio y evidente a todo el mundo que las fuerzas con que la corona de Francia ha turbado a la Europa, han sido soportadas y mantenidas con los grandes tesoros que ha sacado y aun saca de las Indias de España, mediante* la *fraudulenta introducción de las mercaderías y comercio que allí hacen sus súbditos...* Fueron plenipotenciarios por parte española en la firma de este Tratado, el príncipe de Lichenstein, el conde de Oropesa y el gran almirante de Aragón, por parte inglesa James Stanhope, que después sería ministro de estado con Jorge I. El archiduque que estaba más interesado en Europa que en América aceptó la propuesta.

Todo esto lo hacía Inglaterra sin informar a sus aliados holandeses, que también tenían sus apetencias sobre el comercio con la América española y sobre el asiento de negros. James Stanhope también negoció en 1706, un tratado de asiento de negros con el Archiduque. La duración del asiento sería de diez años, como en el asiento francés. Llevarían a las Indias 4.800 piezas de indias cada año, también como el asiento francés. Pagarían por cada pieza de indias treinta y dos y medio pesos escudos o reales de a ocho.

Se establecía en el texto del asiento el tipo de cambio de estos reales de a ocho o pesos fuertes, *...there shall be paid for all the duties of the regalia thirty-two and a half pieces of eight of the value of four shillings and six pence English Money, for each negro of India of the regular measure of those Provinces...* Adelantarían 200.000 pesos escudos equivalentes a 45.000 libras *English Money.* El tipo de cambio fijado fue un real de a ocho o peso fuerte igual a 54 peniques. Una libra esterlina tenía 20 chelines cada chelín 12 peniques.

En 1713, el asiento que firmó Felipe V con la reina Ana cuando gobernaba con los tories para conseguir la paz de Utrecht, no incluyó el tipo de cambio entre la moneda de plata española y la unidad de cuenta inglesa y dio lugar a un largo contencioso. En este acuerdo negociado con el Archiduque no se preveía que los reyes participasen en el capital o en los beneficios del asiento. El contenido era mucho mas conveniente para la corona española.

Podríamos decir que los plenipotenciarios del Archiduque negociaron un asiento de negros más beneficioso para la Real Hacienda que el que firmaría Felipe V. Por una parte fijaron el tipo de cambio entre la moneda española y la unidad de cuenta inglesa y por otra no cometieron la torpeza de hacer responsable al rey de España del resultado económico de la compañía que llevase a cabo el asiento. El plenipotenciario inglés que negoció, James Stanhope, no tuvo ningún interés particular en cobrar ningún tipo de comisión, cosa que no ocurrió con los plenipotenciarios y ministros ingleses que negociaron el asiento firmado por Felipe V.

Los inviernos de 1707 y 1708 fueron durísimos para Francia, que se quedó sin cosechas, las campañas bélicas de esos años también fueron desastrosas para Luís XIV y además Francia estaba en bancarrota, no podía seguir financiando la guerra, hacer frente a los gastos del estado, ni hacer frente al servicio de su deuda.[80] Durante los años de la guerra, Francia habría sufrido una fuga de capitales y había visto reducida su base monetaria. El oro había huido de Francia a Inglaterra y la población había atesorado la plata. Los historiadores admiten que el esfuerzo bélico estuvo apoyado por las ganancias del comercio francés de contrabando en la América española.[81] Para efectuar el envío de fondos para financiar las tropas en Amberes, Milán y Madrid los oficios de los financieros que formaban parte de la Compañía de Guinea y del Asiento fueron esenciales, el más activo fue Samuel Bernard que cobraba sustanciosas comisiones por situar fondos en España y en los Países Bajos españoles para pagar a las tropas. Estos mismos financieros eran también accionistas de la Compañía de Santo Domingo y de la Compañía del Mar del Sur.

En 1709 se estaba haciendo efectivo el papel (los pagarés) emitido por los financieros y por la corona francesa con bajas del 30%. Bernard no podía seguir financiando con los banqueros suizos y holandeses, el pago de las tropas. En 1709, para frenar la salida de oro y facilitar el pago en escudos de plata de deuda contraída en libras tornesas, se subió el valor de un escudo a 5 libras tornesas.

---

80. Forbonnais, François Véron Duverger, *Recherches et considerations sur les finances de France, 1595-1721* Basle 1758

81. Dessert, Daniel, op.cit.; Lévy, Claude-Frédéric, op.cit.; Vilar, Pierre *Oro y Moneda en la Historia 1450-1.920.* Ariel 1969.

Los financieros holandeses estaban financiando a los dos bandos de la larga y sangrienta contienda, no tenían prisas en que esta se acabase.

El rey francés que había perdido Lille e importantes batallas, Bleheim, Malplaquet, Ramillies, se convenció que no podía seguir financiando una guerra y empezó a negociar la paz con los holandeses. En 1708 había enviado a Helvetius acompañado por Nicolás Mesnager, para asegurar a los holandeses que se podría llegar a un acuerdo en relación al comercio con la América española.

Nicolás Mesnager era un comerciante de Rouen, que conocía a fondo el comercio entre España y las Indias. En 1704 había estado en Madrid enviado por Paris, analizando los procedimientos del sistema de Flotas y Galeones y había escrito un informe para Pontchartrain sobre cómo se debería realizar el comercio entre España y las Indias.

Posteriormente Luís XIV envió a Holanda a Rouillé, quien había negociado el Tratado de Alianza con Portugal. Los aliados se reunieron en la Haya, ni Felipe V ni el Archiduque, ni Portugal, enviaron plenipotenciarios[82], los aliados proponían que Felipe V renunciase a la corona española, que revertiría al Archiduque, junto con las Indias, y los Países Bajos españoles y el Milanesado, Felipe V se quedaría con Nápoles, Sicilia y Cerdeña y los presidios de Toscana. Los ingleses no apoyaron esta propuesta y las negociaciones se cortaron.

En mayo de 1709, fue el secretario de estado Torcy quien viajó a Holanda, negoció con Van der Dussen, Marlborough y el Príncipe Eugenio de Saboya, los aliados rompieron las negociaciones argumentando que Luís XIV solo quería negociar la paz para Francia y que iba a dejar a los aliados que continuasen la guerra con España, para desalojar a Felipe V. *No peace without Spain* era su lema.

Luís XIV ordena que sus tropas abandonen España en 1709. Felipe V se queda sin ningún apoyo. En enero de 1710 Luís XIV envía al mariscal Huxelles y al abad de Polignac a negociar de nuevo a Holanda.

Las condiciones de los aliados eran extremas, Luís XIV tenía que declarar la guerra a su nieto para desalojarlo de España y dejar pasar las tropas aliadas por el territorio francés. Luís XIV se niega a declarar la guerra a su propio nieto y ofrece como contrapartida ayudar en la

82. León, Virginia, *Carlos VI. El emperador que no pudo ser rey de España*. 2003.

financiación de la guerra que los aliados van a continuar contra Felipe V, los aliados no aceptan.

En 1709, Felipe V también empezó por su parte a negociar con los holandeses y para ello envía al conde Bergeick con la oferta de crear una compañía con capital holandés, inglés, francés y español para realizar el comercio con las Indias *...Je vous autorise donc pour offrir de ma part aux anglois et aux hollandois un commerce dans les Indes formé en une compagnie dans laquelle les sujets de quatre puissances seront egalement interesez, chacune pour un quart à savoir l'Espagne, la France, l'Angleterre et la Holanda...*[83]

La compañía tendría la sede en Sevilla o Cádiz, también podría ofrecer la posibilidad que la sede rotase cada dos años, en Cádiz, Brest, Londres y Ámsterdam. También ofrecía la posibilidad de que las mercancías embarcadas no pagasen derechos arancelarios a su salida de Cádiz. Pensaba Felipe V que Francia le iba a dejar decidir algo, y empezó a realizar juegos de reparto y a intentar comprar apoyos, no se daba cuenta que no tenía ninguna voz. La monarquía española no tenía cartas en este juego. El conde de Bergeick, era íntimo amigo de Van der Dussen, por lo que quizás conocía la gravísima situación de las negociaciones francoholandesas y las condiciones que le estaban imponiendo a Luís XIV. Bergeick no se comunicaba con los negociadores franceses y no sabemos si conocía la gravísima situación financiera de la monarquía francesa.

En otra carta de 26 de septiembre de 1710 Felipe V pide a Bergeick que le ofrezca el gobierno de los Países Bajos españoles al príncipe Eugenio de Saboya, y al duque de Noailles los ducados de Luxemburgo y Limburg. Le pide sin saber lo que después ofrecería Luís XIV a los ingleses *...Tachez de me conserver la Sicilie ou neanmoins de faire revenir Gibraltar a mon obeissance...*

En octubre de 1710 los tories ganan las elecciones al Parlamento inglés. Los tories no habían apoyado nunca la fuerte implicación de Inglaterra en la Guerra de Sucesión española y están decididos a llegar a un acuerdo con Francia.

En abril de 1711 no solo fallece el delfín de Francia, también fallece repentinamente de viruelas José I, emperador de Austria, hermano del

83. AHN, Estado, leg.2460.

Archiduque Carlos, quien tiene que abandonar España para convertirse en el nuevo emperador de Austria.

Francia decidió que el abad Gautier que residía en Londres iniciase conversaciones con los ingleses sobre las condiciones para terminar la guerra. Gautier les promete que Francia propondrá mediadas razonables para salvaguardar los intereses de Inglaterra y Holanda pero que también hay que tener en cuenta los intereses *...de toutes les parties engagées dans la presente guerre...*[84] Gautier se cartea con el ministro francés de Asuntos Exteriores, Torcy, y se le conoce en la correspondencia de Torcy, como, *le voyageur à Londres*. Gautier lleva sus propuestas de paz a la reina Ana, que las considera muy vagas y generales.

Los ingleses eligen como negociador a Mathew Prior que había estado destinado en la embajada en Paris y antes de pasar a Francia negocia con Gautier en Londres. Desde el primer momento Prior pide quedarse con el asiento de negros, como informa Gautier a Torcy: *...Prior demanderais que les anglais fussent chargés par le Roy d'Espagne du transport des nègres comme les français le sont à present et comme les portuguais l'avaient été auparavant que pour cet effet il leur fut accordé des entrepots dans les Indes.* [85]

Gautier informa que los ingleses se quieren quedar con el asiento de negros para que se encarguen de él las dos compañías que tenían los ingleses que realizaban el comercio con África y cuya situación económica no era muy boyante*...dont les affaires étaient trop en desordre...* Es decir la *Royal African Company* y la *Royal Adventurers Company*. Desconocía Prior el montaje que se estaba diseñando en la mente de Harley, con la creación de la *South Sea Company* o lo desconocía Gautier. Además Gautier informa que los ingleses quieren quedarse con cuatro puertos en América, con Gibraltar y Mahón y dos puertos mas en la península, la Coruña y Cádiz.

---

84. Archives Diplomatiques. Centre de la Courneve. Ministère des Affaires Etrangères. Paris. Correspondence Politique, Angleterre 232, Microfilmado PO 6480

85. Archives Diplomatiques, Centre de la Courneve, Correspondence Politique, Angleterre 233, PO 6480*....Prior pedirá que el Rey de España encargue a los ingleses el transporte de negros, como actualmente lo realizan los franceses y antes lo han hecho los portugueses y que para ello se les conceda poder establecer factorías en las Indias...*

Los ingleses insisten en pedir *...securités réelles pour son commerce...* y les contesta Gautier que para salvaguardar su comercio, no pueden arruinar el comercio de las otras naciones europeas. Prior le comenta a Gautier que si Francia también quisiese quedarse con puertos en las Indias españolas los ingleses no se opondrían, que desde luego los ingleses querían obtener las mismas ventajas que les había otorgado el Archiduque en el Tratado de Comercio que habían firmado con él.

Los franceses elaboran una memoria para valorar y responder a las peticiones inglesas. En esta memoria justifican por qué hay que oponerse a la cesión de los puertos españoles en el Pacífico. Los ingleses llevarían a Perú, el gran centro de consumo de bienes de lujo, tejidos lujosos de la India y China y arruinarían las exportaciones francesas de tejidos con hilos de oro. Si había que ceder algo lo mejor era ceder el asiento de negros, aunque eran conscientes que el asiento les posibilitaría introducir un gran número de mercancías y realizar un comercio directo de contrabando, y por supuesto ceder Gibraltar y Mahón.

Prior preguntó a Gautier si el rey de Francia podía hablar por el rey de España. Los franceses barajan la posibilidad de ceder a los ingleses la isla de Puerto Rico, para no ceder Terranova y el puerto de Plasencia, en cuyas aguas los pescadores franceses faenaban bacalao, que una vez seco exportaban a España. En este caso consideraban que se debería consultar antes a España. Luis XIV les informa que tiene poder del rey de España su nieto para negociar en su nombre. Aunque los ingleses presentan a Luis XIV todas sus peticiones de golpe, Luis XIV les informa que solo ha comunicado a la corte española que quieren retener Gibraltar y Mahon. De las peticiones sobre los puertos de Indias les informa que no ha comunicado nada a la corte de Madrid por no conocer lo que mas interesaba a los ingleses.

En agosto de 1711 salió Prior de Londres para negociar en Francia, en la city londinense se desconocía este viaje. La Corte francesa eligió a Nicolás Mesnager para que les asesorase en las conversaciones con Prior. Francia esta decidida a pagar el precio que fuese necesario con tal de acabar la guerra.

Prior lleva una serie de peticiones, la más importante el monopolio de comercio con la América española, el asiento de negros y cuatro puertos fortificados en América y en España, La Coruña, Cádiz, Gibraltar y Port Mahon y reconocerían a Felipe V como rey de España.

Francia le promete que se quedarán con Gibraltar y Mahon, antes de consultarlo con España. De Francia querían la cesión de Terranova y la bahía del Hudson, un tratado de comercio favorable, la demolición de las fortificaciones del puerto de Dunquerque y el reconocimiento de la sucesión protestante a la corona de Inglaterra.

Los franceses con tal de acabar la guerra, que ya no podían financiar, estaban dispuestos a ceder el asiento, y para salvaguardar sus colonias en América del Norte pensaron que les podrían proponer a los ingleses que se quedasen con Gibraltar y Mahón que habían ocupado durante la guerra de Sucesión en sus acciones para apoyar al Archiduque. En cuanto a los puertos españoles en América no estaban de acuerdo pues eso supondría el fin del comercio de contrabando francés en la zona.

Mathiew Prior regresa a Londres pero Luís XIV envía con él con plenos poderes para seguir negociando a Nicolás Mesnager, el comerciante de Rouen, gran conocedor del comercio con África y la América española que había ya estado negociando con los holandeses en 1708. El 18 de agosto de 1711 llegaron ambos interlocutores a Londres.

Luis XIV había obtenido que Felipe V le escribiese una carta concediéndole poderes para negociar sin precisar los términos de la negociación. Esta concesión había sido posible porque el embajador Bonnac había convencido a la princesa de los Ursinos que Francia iba a perder mas que España en las negociaciones de paz. La princesa de los Ursinos había logrado convencer a Felipe V y a la reina que dejasen negociar a Luis XIV. Como veremos la Ursinos intentó cobrarse bien este papel de intermediación.

Mesnager lleva unas instrucciones bien precisas, prometer a Su Majestad Británica que obtendrá del Rey de España que el asiento de negros sea cedido a los ingleses durante un cierto número de años como lo ha estado a los franceses y que se asignara a los interesados lugares en América para el desembarco y la venta de estos esclavos ...*Le pact d'assiento sera fait avec les anglois de la même manière que les français le possedent à present*[86]... Luis XIV le da libertad para negociar lo necesario para salvaguardar los intereses comerciales france-

86. Archives Diplomatiques, Centre de la Courneve, Correspondance Politique. Angleterre 233. microfilmado PO 6480. Levy, Claude Fréderic, *Capitalistas et Pouvoir au siècle des Lumières*. 1969. vol. I

ses. Mesnager confirma a los ingleses que se quedarán con Gibraltar y Mahón *...se ha capitulado sin restricción alguna la cesión de Gibraltar y la isla de Menorca por Mr. Mesnager...*[87]

Los ingleses insisten en que quieren cuatro puertos en la América española, los franceses se resisten a otorgárselos, por lo que los ingleses piden como compensación que el asiento dure 30 años en lugar de los 10 años de duración que había tenido el asiento francés. Mesnager cede y les promete que así será. Mesnager negocia con Prior y con Arthur Moore, director de la recién creada *South Sea Company* y miembro del *Board of Trade and Plantations*.

Mesnager también les prometió que los productos ingleses se importarían en todos los puertos de España libre de derechos, mientras que los aranceles para el resto de los países eran del 15 %. Esta concesión que se realizó sin consultar con España, iba a crear graves problemas en las negociaciones del Tratado de Comercio con los ingleses que se iba a negociar en Madrid junto con el asiento de negros.

Para revocar esta concesión realizada por los franceses, España tuvo que aceptar en las negociaciones posteriores el envío por los ingleses de un navío anual de 500 toneladas a Indias libre de derechos arancelarios e impuestos *...el navío que se permite unido al dicho Asiento para ir con mercadurías en derechura a la América con las clausulas y reservas menos perjudiciales al Comercio general de Europa ha sido subrogado al articulo acordado y convenido con Mr. Mesnager de la exempción del 15% sobre todas las manufacturas de Inglaterra, de forma que esta ventaja hubiese sido totalmente contraria a la publica igualdad del comercio, y por el contrario no es notable consecuencia la permisión de dicho navío...*

Así informó Monteleón al duque de Osuna cuando estaba negociando en Londres y Osuna acababa de llegar a Utrecht en mayo de 1713.[88] Desconocía Monteleón los problemas que iba a acarrear esta concesión y el coste que iba a tener para la Real Hacienda. Este navío de 500 toneladas fue pedido por los ingleses si se eliminaba la cláusula de la rebaja de aranceles del 15%. Fue Manasses Gilligan quien hizo la petición durante las negociaciones en Madrid, Manasses Guilligan

87. AHN, Estad , leg. 4333, carta de Monteleón a Osuna, 6 de mayo de 1713.

88. AHN, Estado, leg. 4333

pedía que saliese todos los años desde Cádiz con Flotas o Galeones[89]. Si hubiese salido desde Cádiz se hubiesen ahorrado muchos problemas y alguna que otra guerra. Esta cláusula que debería haber estado inserta en el Tratado de Comercio se incluyó en el Tratado de Asiento de Negros y no en el Tratado de Comercio.

La Compañía de Guinea y del Asiento realizó un último intento para conseguir disfrutar de los tres años que les concedía el tratado del asiento para poder introducir los negros que no habían podido introducir durante los diez años del contrato y así resarcirse de las pérdidas en las que según la compañía había incurrido. Para ello el ministro de la Marina, Pontchartrain se entrevistó con Torcy, ministro de Asuntos Exteriores, el 18 de septiembre de 1711, y le comunicó que si la Compañía de Guinea y del Asiento no gozaba de esos tres años para continuar su tráfico, debería recibir una compensación del rey de España o en su caso de los ingleses.[90]

Torcy le comunicó a Mesnager que les preguntase a los ingleses si no les interesaba crear una compañía con los franceses durante esos tres años para la explotación del asiento, que así se podrían beneficiar del know-how francés de la región y que en caso de que Inglaterra declarase la guerra a España, la compañía podía seguir traficando bajo bandera francesa. Los ingleses contestaron que no les interesaba.

El duque de Vendôme y el embajador francés en la Corte española, piden a Felipe V plenos poderes para negociar con los ingleses. Felipe V se los otorga en diciembre de 1711, expresando que no menciona ni la cesión de Gibraltar, ni la exención de derechos arancelarios ni el asiento de negros *...je lui envoie ce plein pouvoir ou je ne point fait mention de la cession de Gibraltar a l'Angleterre, de l' exemption des droits a l'entrée des marchandises ni de l'assiento de negres...elle(l'Angleterre) ne doit pas été surprise s'ils ne sont pas compris dans ce second pouvoir et elle peut etre assurée que je n'entends nulment les alterer ni revoquer...*[91] Así pues Felipe V le dio poderes a su abuelo para que

89. BL, Add 46559A

90. Archives Diplomatiques, Centre de la Courneve, Correspondance Politique, Angleterre 233. Levy, Claude Fredéric, *Capitalistes et Pouvoir aux Siècle des Lumières*. 1969. Vol 1

91. AHN, Estado, leg.2574

negociase en su nombre con los ingleses, su primer plenipotenciario en Utrecht el duque de Osuna no supo nunca del contenido de estas cartas.

Los franceses intentaron otorgar lo máximo de la corona española para que el precio francés a pagar fuese el mínimo, también hay que tener en cuenta el coste inmenso en el que habían incurrido para apoyar a Felipe V. En 1711 Bergeick informa a Felipe V sobre *...la fureur qu'ont les ministres de France de faire la paix aux dépens de l'Espagne...*[92] En otra carta vuelve a advertir Bergeick a Felipe V que los plenipotenciarios españoles no confíen en los franceses *...je vous prevoie Sire, que les plenipotenciaires de VM devront etre autant et meme plus sur leurs gardes contre la France que contre les ennemis...*[93]

Llegado a un acuerdo general los franceses y los ingleses en septiembre de 1711, se anunció la celebración de una conferencia en Utrecht.

## Negociaciones en Madrid

Aunque ya estaban cedidos por los franceses Gibraltar y Mahón, y el asiento de negros, Felipe V quiso negociar directamente con los ingleses los términos del asiento y del tratado de comercio y envió a Londres al marqués de Monteleón.

Al mismo tiempo los ingleses enviaron a Madrid a Lord Lexington y a Manuel Manases Gilligan para negociar el tratado de comercio y los términos del asiento de negros.

El 2 de septiembre de 1712 llegó Lexington a San Sebastián. Es interesante conocer cómo el servicio exterior ingles cubría todas las necesidades económicas que pudiesen tener sus embajadores, en contraste con la desatención con la que viajaban los embajadores españoles y demás personal de las embajadas que tardaban años en cobrar sus sueldos[94]

92. AHN, Estado, leg 2460

93. AHN, Estado, leg. 2819

94. BL, Lexington Papers, Ms. Add 46552 , el banquero ingles Guillermo Hodges escribía a Arozamena pidiendole cartas de credito para hombres de negocio de los lugares por donde iba a pasar el embajador Lexington y para que Ignacio Aristrain se

El 12 de noviembre de 1712 Lexington informó al marqués de Bedmar que había llegado a Madrid para tratar todo lo relativo al tratado del asiento y al tratado de comercio y enviar las conclusiones a Utrecht. Le pidió que informase a Felipe V para que designase a una persona con la que negociar.

Felipe V designó al marqués de Bedmar, presidente entonces del Consejo de Guerra. Se produce una negociación a dos bandas en Londres y Madrid, con el conde de Bergeick en París carteándose con Felipe V.

En febrero de 1713 Bergeick llegó a Madrid para continuar las negociaciones desde la corte. La elección del marques de Bedmar se pudo deber a sus buenas relaciones con Luís XIV y a su conocimiento de la corte inglesa, en época del último Estuardo. [95]

Lexington y Bedmar negociaron en francés. Bedmar presidente del Consejo de Guerra, había sido gobernador de los Países Bajos españoles a la muerte de Carlos II, y como tal había viajado a Paris para ponerse a disposición de Luís XIV y de su nieto. Hombre de total confianza del rey francés siempre estuvo acompañado en esos años por Gerónimo de Uztariz que le asesoraba en todas las conversaciones y pactos.

El marqués de Monteleón desde Londres comunicó a Grimaldo que la persona que llevaba las instrucciones secretas para negociar era Manases, pero que lord Lexington no se debía de enterar. Esta información la debía de haber recibido Monteleón, del secretario de estado, Bolingbroke.

---

sirviese ofrecer a Lexington todo el dinero que hubiese de menester y que tomase las letras que le entregaría Lexington sobre John Eyles pagaderas en Londres o Amsterdam. Guillermo Hodges se obliga a su puntual pago.

95. AHN, Estado, leg. 3456. El marqués de Bedmar había sido enviado en vida de Carlos II, en 1687, como embajador extraordinario para dar el pésame a la reina británica por la muerte de su madre, la duquesa de Modéna, con ese motivo había estado en Londres una larga temporada. Pedro Ronquillo entonces embajador de España en Londres narra en su correspondencia todos los detalles de la estancia de Bedmar en Londres, comenta que impresionó por *el lucimiento y numeroso sequito* que llevaba y por *los camaradas de primer porte que le acompañaban...*
En mayo 1688 Ronquillo escribe a Carlos II comunicándole que el marqués de Bedmar que se había entrevistado con Jacobo II y con la reina, había dejado en Londres.. *tan buen nombre y crédito que puede VM estar seguro de que ninguno será mas deseado ni mas bien recibido en otra cualquier ocasión semejante que se ofreciese...*, Bedmar fue invitado por muchos nobles entre ellos por Sunderland que le convidó dos veces a almorzar a su casa.

Manuel Manases Gilligan tenía experiencia en el tráfico caribeño de esclavos. Había tratado como subcontratista con Du Casse el negociador del asiento francés y director de la compañía francesa del asiento[96].

Cuando Holanda en la segunda década del siglo XVII ocupó el norte de Brasil, judíos sefarditas procedentes de Ámsterdam, se instalaron en Pernambuco y en Surinam, también en Curazao. Se convirtieron en propietarios de plantaciones de azúcar. El 80% de las plantaciones de azúcar de Curazao estaba en manos de judíos sefarditas. Cuando España reconquistó el norte de Brasil para Portugal[97], muchos de ellos se trasladaron a Barbados y a otras islas británicas y francesas del Caribe. En 1689, 54 familias sefarditas vivían en la calle de los Judíos en Bridgeport, Barbados.[98] Estas familias ligadas por lazos de parentesco y religión eran muy activas en el comercio de productos de las Indias españolas hacia Ámsterdam. Además hablaban español. Tan activos eran que en 1683 Luis XIV los expulsó de las colonias francesas del Caribe,[99] pero los británicos no los expulsaron.

En 1655 un prohombre sefardita de Ámsterdam, Manases Ben Israel había viajado a Londres para pedir al Parlamento que dejase que los judíos sefarditas se asentasen en las posesiones de la corona británica. Mannases Ben Israel publicó un libro que escribió en español y latín y tituló *La esperanza de Israel*[100], libro que fue traducido al inglés en 1655. Manases intentaba explicar en su libro que se habían encontrado en el continente americano poblaciones que practicaban el judaísmo, descendientes de las antiguas tribus de Israel.

Manuel Manases Gilligan el enviado por la corona británica a negociar el asiento de negros a Madrid, era un representante de esa colonia sefardita instalada en las islas británicas del Caribe. Ya por entonces

96. George Scelle *La traite negrière aux Indes de Castille,* vol II pag 122.

97. Ver el cuadro de la *Toma de Bahía* de Maíno.

98. Looster, Wim, *Networks of Colonial Entrepreneurs. The founders of the Jewish Settlements in Dutch America, 1650s and 1660s.Atlantic Diasporas. Jews, Conversos, and Crypto Jews in the Age of Mercantilism. 1500-1800.* Editado por Richard Kagan y Philip Morgan.

99. Israel, Jonathan, *Empires and Entrepots.The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713.* 1990

100. Menasseh ben Joseph ben Israel, *Miqueh Yisra el esto es, Esperança de Israel.* Ámsterdam 1650.

comerciantes sefarditas estaban instalados en Londres y eran activos comerciantes que invertían en la Bolsa londinense. Manases fue escogido por Bolingbroke, secretario de estado de la reina Ana responsable de las relaciones con España.

La relación entre Manases Gilligan y Bolingbroke hay que buscarla a traves de Arthur Moore, comisario del *Board of Trade and Plantations* y amigo de Bolingbroke. Como comisario de *Trade and Plantations*, Moore conocía las actividades del tráfico de negros en las islas inglesas del Caribe, las *Sugar islands*. El *Board of Trade and Plantations*, era informado de todas las actividades relacionadas con el comercio con África, por parte de la *Royal African Company* como por parte de los traficantes privados de esclavos. El *Board* dependía de Bolingbroke.[101] Bolingbroke recomendó a Moore para ser el primer director por España en la *South Sea Company*.

En las instrucciones que la reina Ana dicta el 20 de septiembre de 1712 para negociar el asiento y el tratado de comercio no se cita el nombre del negociador, seguramente porque Manases no debía tener nacionalidad inglesa, se detalla las condiciones que debe reunir:

*...some person well versed in all particulars relating to the Trade of our subjects with Spain and the West Indies should immediately repair to Madrid in order to assist our ambassador at the Court...* (...alguna persona conocedora de todos los detalles relativos al Comercio de nuestros súbditos con España y las Indias debe partir inmediatamente para Madrid para apoyar a nuestro embajador en la Corte...)

El negociador, en este caso Manases Gilligan, debía *... to treat and adjust all matters relating to the trade of our subjects with Spain and West Indies...to rectify anything which may be found prejudicial or obscure in other Treaties...promote the Commerce of the two nations...* (...tratar y ajustar todos los asuntos relativos al comercio de nuestros súbditos con España y las Indias Occidentales...rectificar cualquier cláusula que pueda ser perjudicial o poco clara de otros Tratados...promover el Comercio entre las dos naciones) y trasladar a los negociadores españoles el *...good understanding and sincere friendship with the whole Spanish nation....*

101. *Journals of the Board of Trade and Plantations* Editados por K.H. Ledward 1925. Se pueden consultar en la pagina web del Institute of Historical Research.

Finalmente la Reina expresaba su confianza en el negociador sin nombrarle *...we reposing especial trust and confidence in your fidelity and knowledge in matters of commerce..*

Estos poderes eran por si extraños, todos los plenipotenciarios que se envía a negociar tratados llevan en sus plenipotencias su nombre y meritos por lo que son elegidos.

Lexington desde Madrid se cartea con Bolingbroke[102], tenía una caligrafía pésima, que contrasta con la magnífica caligrafía de Bergeick. Le informa que si se quiere firmar en Utrecht el tratado de comercio, debido a las exigencias de la Inquisición, ni en Gibraltar ni en Mahon se puede acoger a moros, judíos o turcos.

Lexington informa a Bedmar que la reina Ana ha sido informada que 30 navíos franceses patrullan la costa del Pacífico desde Guayaquil a La Concepción y que 6 navíos franceses cargados con todo tipo de mercancías habían llegado al puerto de Cartagena. Los tratados de paz y de comercio que se estaban negociando, prohibían que las naciones comerciasen con América, y que España debía tomar las medidas necesarias para que esto fuese así.

El marqués de Bedmar pidió a Lexington que desapareciese la *South Sea Company*, la llama *La Compagnie de la Mer du Sud*.

Lexington le informó que eso no podía ser porque había sido establecida por una ley (*Act*) del Parlamento *...et qu'une grande partie de la nation angloise etait interessée dans cette compagnie, ce changement pourrait y causer à present plusieurs embarras...mais que le progres de cette compagnie sera entièrement empeché et rendu inutile par la defense qui se fera dans le traité de paix affin qu'aucuns sujets ni vaisseaux de la nation angloise, ni d'aucune nation ne puissent passer à la Mer du Sud ni trafiquer dans ces pays là, ni en aucune autre endroit des Indes Espagnoles et cela sans prejudice de l'assiento des negres...*[103]

102. BL, Lexington Papers, Add 46543 A

103. BL, Add 46559ª*....y que una gran parte de la nación inglesa estaba interesada en esta compañía, esta petición podría causar actualmente algunos problemas...pero que el desarrollo de esta compañía será enteramente obstaculizado por la prohibición que se hará en el tratado de paz para que ningún súbdito ni navío de la nación inglesa ni de ninguna otra nación pueda navegar a la Mar del Sur para comerciar con esos países ni con ningún otro lugar de las Indias españolas sin prejuicio del asiento de negros anulara las acciones de esta compañía...*

Lexington le viene a decir indirectamente a Bedmar que la *South Sea Company* se haría cargo del asiento de negros. Todavía no se había negociado cambiar la rebaja arancelaria concedida por Mesnager a los ingleses sobre las exportaciones inglesas que entrasen en los puertos españoles por el envío de un navío anual cuya carga no estaría sujeta a ningún gravamen y que el envío de ese navío fuese una de las actividades de la compañía que se hiciese cargo del asiento de negros.

Manuel Manases entregó un borrador del asiento a Felipe V, quien nombró una junta de tres consejeros de Indias, para que analizasen el borrador inglés y le informasen. Este borrador no contemplaba específicamente la participación de la Corona española en las ganancias del asiento. Los ministros nombrados para analizar el borrador inglés fueron Bernardo Tinajero de la Escalera, Alonso de Araciel y José de los Ríos, quienes se reunieron en la posada de Alonso de Araciel y citaron a Manuel Manases.

El 13 de enero de 1713 firman su dictamen para Felipe V, que entregan a José Grimaldo Secretario de Estado y de Despacho.

Don José de los Ríos opinaba en general del asiento:

> *...Este asiento señor, en todos tiempos ha sido muy apetecido, no porque en la introducción de negros en la América sean las ganancias las más considerables, porque las pérdidas son más repetidas, sino porque con él se logra la continua introducción de ropas y géneros en todos los puertos del norte en las Indias porque en todos hay factorías y a todos se repiten los viajes del asiento que con el pretexto de llevar negros logran la introducción de fardos...y pierde SM tanto quanto a SM se le defrauda con la incesante introducción de ropas de la Europa...*

Lo mismo opinaban Alonso de Araciel y Bernardo Tinajero.

> *...este asiento ha sido siempre apetecido por todos, no obstante ser más probables en la introducción de los esclavos las pérdidas que las ganancias, por conseguirse estas últimas muy excesivas en la introducción de ropas y géneros en todos los puertos con la frecuencia de entrar en ellos con el motivo del Asiento...*

José de los Ríos al principio de las discusiones opinaba que Felipe V debería de participar en las ganancias del asiento, Alonso de Araciel y Bernardo Tinajero sin embargo piensan que esa participación es una trampa y convencen a José de los Ríos, he aquí su razonamiento:

> *...en el asiento de Francia tiene SM además de los derechos, la parte de las ganancias por la cuarta que en estas se señaló a SM por dicha compañía, que es lo que no sucede en la presente de Inglaterra, podía preguntarse quales han sido estas ganancias y que cuentas de ellas se han visto y que caudales de su producto se han satisfecho a la Real Hacienda porque nada de esto se hallara y si repetidamente en diversos memoriales de la compañía explicar que ha tenido esta grandes pérdidas y de aquí nace que unánimes los tres de esta Junta en la condición 28 de la nueva compañía de Inglaterra se haya excluido en todo la parte que se quería dar a la Real Hacienda...*

Insisten *...las ganancias son ningunas en la mera introducción de negros...* (por lo que) *no conviene a la Real Hacienda entrar en esa parte..., las ganancias se producen en la introducción de ropas y esta introducción no se permite en el asiento.*[104]

A pesar que la opinión de estos ministros era contraria a que el Rey o la Real Hacienda entrase como socio en el capital de la compañía inglesa que se hiciese cargo del asiento, por lo tanto no participase ni de sus ganancias ni de sus perdidas, solo recibiese el impuesto por pieza de india introducida en la Indias en el texto final del asiento firmado con Inglaterra se mantuvo la participación del Rey en el capital de la compañía que se haría cargo del asiento.

No podían imaginar estos ministros que las ganancias de la compañía que se iba a hacer cargo del asiento, iban a provenir de la especulación bursátil.

En febrero de 1713 Lexington informa a Grimaldo que Bergeick ha llegado a Madrid y que hay que ponerse a trabajar porque el tiempo apremia. Todo lo negociado por Bedmar se vuelve a negociar con Bergeick que comenta que hay problemas para lo pactado sobre comercio.

104. AGI, Indiferente General, leg.2799

La figura y el papel de Bergeick resultan de lo mas dudosos en estas negociaciones. No trabaja ya para la administración española y asesora a Felipe V en los tratados de Utrecht, desde Paris había estado teóricamente defendiendo los intereses de Felipe V en la Compañía de Guinea y del Asiento.

Lexington entrega también a Grimaldo las bases del tratado de comercio que los ingleses querían firmar con los españoles.

En España a principios del siglo XVIII existía un arancel a la importación de productos extranjeros y un arancel a la exportación de productos españoles. Estos aranceles según los productos, los puertos de entrada y las aduanas tenían diferentes nombres. Ambos eran del 15%. Durante el reinado de Carlos II el arrendador de las aduanas de Cádiz había llegado a acuerdos con los ingleses y reducido los derechos de aduana que debían de pagar las mercancías inglesas a su entrada en España por la aduana de Cádiz, ya fuese para el consumo en el interior de la península o para su embarco hacia las Indias. De hecho las mercancías inglesas solo pagaban un arancel entre el 1% y el 2%. Los derechos que se recaudaban en Cádiz a pesar de ser el puerto de mas actividad eran siete veces inferiores a los derechos que se recaudaban en las aduanas de Sevilla y seis veces inferiores a los derechos que se recaudaban en las aduanas del norte de Castilla.[105] La renta de aduanas más importante era la renta de exportación de la lana que suponía diez veces lo recaudado en Cádiz.

La principal petición de Lexington fue que el tratado de comercio recogiese que las mercancías inglesas pagasen en todas las aduanas españolas los mismos derechos que pagaban en las aduanas de Cádiz en el reinado de Carlos II. La comisión que analizó el asiento de negros también analizó las peticiones inglesas que constituiría el tratado de comercio. Los miembros de la comisión contestaron a Lexington que eso no podía ser y además insistieron que todo lo que pedía para los comerciantes ingleses y las mercancías inglesas debía ser otorgado por Inglaterra para las mercancías españolas.

A Lexington se le pidió desde Londres que solicitase clemencia para los catalanes, Lexington comenta a Bedmar al respecto *...je suis bien fâché quand je me trouve obligé de parler des offices que je connais*

105. Uztariz, Gerónimo, *Theórica y Practica de Comercio y Marina. 1724*

*être contre les sentiments du Roy, mais il faut suivre mon devoir...* (...estoy disgustado conmigo mismo cuando me veo obligado a tratar de asuntos que van contra las opiniones del Rey, pero debo cumplir mis obligaciones...)

Negociado el asiento y el tratado de comercio, Gilligan regresó a Inglaterra y en agosto de 1713 informó al *Board of Trade and Plantations* del contenido del tratado de comercio, no informó sin embargo del contenido del asiento de negros, lo que alimenta la sospecha de que algo turbio (comisiones) rodeó esta negociación.

## LONDRES. CREACIÓN DE LA *SOUTH SEA COMPANY*

Si en el caso del asiento francés se transformó una compañía ya existente la Compañía de Guinea que se dedicaba ya a la trata de negros, para que se hiciese cargo del asiento, saliendo los antiguos accionistas y entrando nuevos accionistas, en el caso del asiento ingles, la reina Ana concedió la explotación del asiento a una compañía que se acababa de crear, la *South Sea Company* pero no para traficar con esclavos en África, sino para comerciar con las Indias españolas. La *South Sea Company* cotizaba ya en la Bolsa de Londres.

A principios del siglo XVIII, el Banco de Inglaterra (*Bank of England*) y la Compañía de las Indias Orientales (*East India Company*) eran las dos grandes instituciones financieras de la City londinense.

Uno de los logros de la revolución incruenta de 1688 fue que a partir de 1690 el gobierno inglés debía de presentar al Parlamento cada año sus necesidades financieras, y una propuesta de financiación. Estas propuestas eran analizadas con todo detalle por los miembros del Parlamento. Estos debates sobre estimaciones de gasto y sobre cómo financiarlo se convirtieron en los debates centrales del calendario parlamentario. Como consecuencia lógica, se creó también una Comisión de Cuentas que auditaba ex post los gastos del gobierno.

En abril de 1694 se creó el Banco de Inglaterra como sociedad por acciones con la obligación de prestarle 1.200.000 de libras al gobierno. Se le aseguraba un tipo de interés del 8% por su préstamo. Su cometido era financiar la guerra con Francia.

La *East Indian Company*, que se había creado en 1657, cuyos directores eran tories, se enfrentó a la creación en 1698 de la *New East Indian Company*, por un grupo de financieros *whigs*, afines a los directores del Banco de Inglaterra. La *New East Indian* ofreció un préstamo de 2 millones de libras al gobierno, absorbió a la East Indian, pasó a ser dominada por los *whigs* y mantuvo el nombre de *East Indian Company*.

Para financiar la Guerra de Sucesión, a través del Banco de Inglaterra, el gobierno había lanzado desde 1700 a 1710 emisiones de bonos. El Banco de Inglaterra tenía corresponsales en Ámsterdam, Amberes, Lisboa, Oporto, Hamburgo y Berna y había colocado los bonos a banqueros y financieros europeos. Era la envidia del continente.

La mayoría de los ingresos públicos provenían del impuesto sobre la tierra, por lo que el esfuerzo para financiar la Guerra de Sucesión provenía de los terratenientes y los terratenientes apoyaban al partido *Tory*, partidario de terminar la guerra cuanto antes, mientras que el partido Whig en el poder, apoyado por los intereses financieros de la City, quería continuar la guerra para obtener más ventajas comerciales de España.

En 1710 al comenzar su reinado la reina Ana decidió gobernar con los *tories*[106]. Los negocios y la política estaban tan íntimamente unidos que ningún grupo político podía tener éxito sin el apoyo del mundo financiero. La reina Ana nombró *Chancellor of the Exchequer* a Robert Harley[107], quien se encontró con la necesidad de seguir emitiendo bonos para financiar la Guerra de Sucesión y de hacer frente al servicio de la deuda anterior y con la negativa del Banco de Inglaterra y de la *East India Company* de prestarle dinero a un gobierno *Tory*. Robert Harley había sido ministro en el primer gobierno *Whig* de Guillermo III de Orange.

Harley argumentó para llevar a cabo su decisión de finalizar la Guerra de Sucesión a la Corona española, que durante los diez últimos años la deuda pública había estado al servicio de la gloria del duque de Marlborough, del beneficio de los banqueros extranjeros que compraban los bonos del Banco de Inglaterra y que durante la Guerra de Sucesión no se habían tenido en cuenta los intereses ingleses.

106. Gregg, Edward, *Queen Anna*. London 1980

107. Recibe en 1713 el titulo de conde de Oxford

Harley suministró a la Cámara de Comunes en diciembre del 1710 las cifras del coste de la Guerra de Sucesión para el erario inglés. Los Comunes se quedaron horrorizados del costo de la contienda. Con ello tuvo la excusa de encontrar financiación sin recurrir al Banco de Inglaterra. En marzo de 1711, informó a la Cámara de su plan para solucionar el problema del servicio de un montante de 9 millones de libras de deuda para la que el Parlamento no había aprobado fondos. Los tenedores de estos bonos se incorporarían como accionistas de una compañía que iba a tener el privilegio del monopolio del comercio con la América española. La Cámara quedó entusiasmada. Después de esta victoria parlamentaria Harley se convirtió en lord Oxford y fue entonces cuando envió a Mathew Prior a París a negociar con los franceses los términos comerciales de las negociaciones de paz.

Para toda esta operación Harley había montando un magnífico aparato de propaganda política. Daniel Defoe, Jonathan Swift, y mas tarde Charles Davenant, trabajaron para él. Jonathan Swift era el jefe del equipo de propaganda y publicó *The Conduct of the Allies*. Estos escritores publicaron opúsculos, libros y artículos en los periódicos para apoyar la política de Harley.[108] Parece que la idea de la creación de esta compañía no fue de Harley sino de Daniel Defoe, que ya había sugerido un proyecto semejante a Guillermo III. En el Tratado de Comercio que Inglaterra firmó con el Archiduque Carlos se contemplaba la creación de una compañía para negociar con la América española.

La ley por la que se aprobaba la *South Sea Company* pasó sin dificultad por el Parlamento, se le concedió el mismo status legal y mercantil que al *Bank of England*, a la *East India Company*, y a la *Royal African Company*. La *South Sea Company* fue formalmente creada el 10 de septiembre de 1711 con el nombre *Company of Merchants of Great Britain trading to the South Seas and other parts of America* El status legal que le otorgaba el Parlamento le permitía tener propiedades a su nombre y unos derechos legales similares a los de un individuo, y explotar un monopolio. Fue creada como una sociedad por acciones, una sociedad anónima (*joint stock company*).

108. Downie, James Alan, *Robert Harley and the press. Propaganda and the public opinion in the age of Swift and Defoe.* 1979

El acta del Parlamento por la que se creaba la *South Sea Company* establecía que los tenedores de la deuda de 9 millones y medio podían cambiar su deuda por acciones de la compañía respetando un cambio a la par. El antiguo tenedor de deuda se encontraba con la reconversión con un activo que podía hacer efectivo pues las acciones de la compañía se cotizaban en la Bolsa de Londres.

Con la nueva compañía se quería suplantar y ocupar el lugar y el comercio de la envidiada en toda Europa *Compagnie de la Mer du Sud.* El nombre de *South Sea Company* vino motivado por el nombre de la compañía francesa que venía realizando el provechosísimo comercio de contrabando en las costas del Pacífico de la América española.

La compañía recibiría además del monopolio del comercio con Sudamérica, una cantidad anual del Tesoro para que pagase un 6% sobre la deuda canjeada por acciones. El Tesoro salía beneficiado pues rebajaba el tipo de interés sobre la deuda del 8% al 6%. Con la *South Sea Company*, Harley iba a conseguir tres objetivos: una paz victoriosa, un gran mercado para las exportaciones inglesas y solucionar el problema del pago de la deuda. El lanzamiento de la compañía estuvo rodeado de una gran campaña de propaganda que fue posible gracias al desarrollo reciente del periodismo en Inglaterra.

En 1712, estando Monteleón negociando en Londres el tratado de comercio y el tratado del asiento de negros le llegaron noticias, de que Bergeick había conseguido permiso de España para que los franceses pudiesen armar seis navíos para viajar a las Indias. Monteleón informó a Grimaldo cómo habían recibido esta noticia lord Oxford y Bolingbroke, los artífices de la creación de la *South Sea Company*, compañía *compuesta de todos los principales comerciantes de Inglaterra...*

Monteleón explicó a la corte española *...que el único fundamento que ha podido mantener el dispendio de esta Guerra y ha servido de pretexto a los que la fomentaron ha sido el ruidoso comercio de franceses a la Mar del Sur...*y continua explicando cómo se creó la Compañía inglesa de la Mar del Sur, *...después de haberse quitado todos los puestos al duque de Marlborough y la tesorería a Lord Godolphin, su yerno, se estableció en Londres la Compañía del Mar del Sur compuesta por los primeros negociantes y para mayormente acreditarla se pusieron a su cabeza por directores el gran Tesorero* (lord Oxford*) y Bolingbroke, se recogieron 10 millones de libras sobre papeles de la tesorería espar-*

*cidos por Inglaterra sin tener fondos para pagar intereses o extinguir el capital...* [109]

Les explicó Monteleón que dicha deuda pública se canjeaba por acciones (él utiliza la palabra *billetes*) de la nueva compañía y que el tesoro se comprometía a pagar el 6% de interés, que el Parlamento había aprobado una ley que otorgaba a la compañía el monopolio de comerciar con América del Sur.

Monteleón informó a Madrid y que si la guerra hubiese continuado las Indias hubiesen sido invadidas por escuadras inglesas.

La compañía se había comprometido a esperar la llegada de la paz, por eso había que a toda costa cancelar las concesiones que Bergeick había concedido a los navíos franceses pues, Harley ya convertido en lord Oxford, había prometido a la opinión pública inglesa y al Parlamento, que serían los ingleses los únicos que comerciarían con las Indias españolas.[110] Todavía no sabía Monteleón que la *South Sea Company* iba a explotar el próximo asiento de negros que se iba a firmar con Inglaterra.

La detallada información que envió Monteleón a finales de 1712 sobre la creación de la *South Sea Company* debió de quedarse en la Secretaría del Despacho de Estado, y no debió pasar al Consejo de Indias, ni ser conocida ni siquiera por los que seguían de cerca el comercio de Indias, y contrasta con la nula información que envió Pozobueno sobre la crisis financiera de la compañía y de la Bolsa de Londres en 1720 a su llegada a Londres como embajador.

Los privilegios que el Parlamento concedió a la compañía fueron considerables. Los fondos invertidos en acciones no estarían sujetos a ningún tipo de fiscalidad. No podrían ser expropiados. La compañía tendría un privilegio exclusivo para comerciar con el continente americano, es decir con las Indias españolas, desde la desembocadura del río Orinoco hasta Tierra de Fuego por el Atlántico y por toda la costa americana del Pacífico, pero no se podía alejar más de 300 millas del continente americano por el oeste. No podría comerciar en las costas de Brasil y Surinam que pertenecían a Portugal y Holanda, naciones aliadas de Inglaterra, y no podría comerciar con mercancías de las Indias

109. AGS, Estado, leg.6822, Correspondencia de Monteleon, 1713. AHN Estado 3379

110. AHN, Estado, leg. 4333

orientales y sólo podría acceder al Pacífico a través del estrecho de Magallanes.

Así pues se salvaguardaba las colonias inglesas de América del Norte, los intereses comerciales de Jamaica, desde donde se surtía a la costa del Atlántico de Nueva España, y sobre todo se impedía a la nueva compañía invadir el espacio de la *East Indian Company*. Estos privilegios se concedían cuando todavía no se habían firmado los tratados de paz y comercio de Utrecht. Ningún otro navío inglés podría comerciar en esta zona, el navío y su cargamento serían confiscados, en beneficio de la *South Sea Company*. La compañía podría ser propietaria de todas las tierras que descubriese en estos límites y de las ciudades y plazas fuertes que conquistase, sin tener que dar cuenta a su Majestad Británica, aunque las hubiese conquistado con ayuda de la marina británica.

El Parlamento británico le concedería a la compañía 8.000 libras esterlinas para gastos de la puesta en marcha de la compañía. En menos de ocho días se suscribieron acciones por valor dos millones y medio de libras esterlinas. Las acciones podían ser compradas por extranjeros y se cotizaron desde su creación en la bolsa de Londres. El acta de creación de la compañía concedía un privilegio a la corona. Los directores de la compañía no iban a ser elegidos por los accionistas como ocurría en el *Bank of England* y en la *East Indian Company* serían nombrados por la corona, es decir por Harley. De esta manera aunque los *whigs* fuesen los mayores accionistas de la compañía ésta sería dirigida por los *tories*.[111]

La reina Ana nombró gobernador de la *South* Sea *Company* a Robert Harley ya convertido en conde de Oxford y subgobernador a Henry St. John, baron Bolingbroke, y escogió a 24 directores entre los accionistas que habían suscrito acciones por un valor superior o igual a 3.000 libras esterlinas. Entre ellos Joseph Martin, que iba a ser plenipotenciario en la negociación de tratado de comercio con Francia en 1713. Se decidió que todos los accionistas que tuviesen más de 300 libras esterlinas de capital podrían asistir a las asambleas de la sociedad. En las asambleas se pidió un desembolso extraordinario a los accionistas para la puesta en marcha de la compañía.

---

111. Carruthers, Bruce, *City of Capital. Politics and Markets in the English Financial Revolution.* 1999

Oxford y Bolingbroke abandonaron sus cargos en la *South Sea Company*, con la llegada de Jorge I en 1715. Pero antes, a final en diciembre de 1713, los dos principales ministros de la reina Ana, Oxford y Bolingbroke, se enfrentaron. Oxford acusó a Bolingbroke, a lady Masham una de las damas de la Reina encargada del manejo de su dinero *(Privy Purse)* y a Arthur Moore que después sería el primer director por España en la *South Sea Company* de corrupción en la negociación del asiento de negros con España.[112]

112. Gregg, Edgard, *Queen Anne* 1980

# CAPÍTULO V
## LOS TRATADOS DE UTRECHT. EL ASIENTO DE NEGROS CON INGLATERRA

### UTRECHT

En Utrecht en 1713 y posteriormente en Rastadt en 1714 se firmaron los tratados de paz y de comercio que ponen fin a la Guerra de Sucesión a la Corona de España. Inglaterra decidió sin contar con sus aliados iniciar y pactar las condiciones de paz con Francia, y posteriormente con España antes de sentarse en Utrecht. Por lo que España al llegar a Utrecht ya había firmado el Tratado del Asiento de Negros y negociado su Tratado de Paz y Amistad y su Tratado de Comercio con Inglaterra.

Las negociaciones tuvieron lugar en el ayuntamiento de la ciudad de Utrecht, donde acudieron los plenipotenciarios de todos los países que tomaron parte en la guerra de Sucesión a la Corona española, excepto el Imperio que retiró sus plenipotenciarios. El Papado, las repúblicas de Génova y Venecia, los ducados de Lorena, Toscana, y Módena, también enviaron representantes.[113]

113. Freschot,Casimir *Histoire du Congrès et de la Paix d'Utrecht.* 1716

Francia firmó los Tratados de Paz con Inglaterra, Holanda, Portugal y Saboya el 11 de abril de 1713. El Tratado de Paz con el Imperio lo firmó en Rastadt pocos meses después de firmar los tratados de Utrecht. Sus plenipotenciarios fueron Huxelles, Polignac y Mesnager.

España firmó el Tratado de Paz y Amistad con Inglaterra y con Saboya el 13 de julio de 1713, el Tratado de Comercio con Inglaterra en diciembre de 1713. El Tratado de Paz y Comercio con Holanda (los Estados Generales de las Provincias Unidas) el 26 de julio de 1714, y el Tratado de Paz con Portugal el 6 de febrero de 1715. Con el Imperio (Austria) no firmó la paz hasta 1725.

El Tratado de Comercio con Inglaterra no se firmó hasta diciembre, porque James Stanhope que había regresado a Inglaterra después de permanecer casi dos años prisionero en España (los tories no lo querían tener en Londres), boicoteó en el Parlamento los tratados de comercio firmados con Francia y con España. El Tratado de Paz negociado por Robert Harley (conde de Oxford) y Henry Saint John (vizconde de Bolingbroke) no necesitaba ser ratificado por los Comunes, pero el Tratado de Comercio incluía algunas cláusulas que se consideraba perjudicaban al comercio inglés. James Stanhope y la oposición se lanzaron a la ofensiva con una guerra de panfletos y empezaron a editar un periódico que se llamó *The British Merchant or Commerce Preferred.*[114]

Parece inconcebible hoy en día que España no hubiese firmado la paz con Austria en Utrecht o Rastadt junto con Francia, pues les estábamos cediendo territorios de la Corona española, sin firmar la paz con ellos. Sentarse a negociar la evacuación de todas las tropas de la Gran Alianza del territorio peninsular antes o al mismo tiempo que se realizaban todas las concesiones que estaba realizando la monarquía española, eso que parece tan lógico, no se hizo. Se pretendía la evacuación de las tropas de Cataluña sin sentarse a firmar la paz con Austria pero cediéndoles territorios de la monarquía española en Italia y Países Bajos.

España nombró como plenipotenciarios para las negociaciones de paz en Utrecht a Francisco de Paula Téllez, duque de Osuna, al conde de Bergeick, en calidad de ministro de la guerra y superintendente de Finanzas de los Países Bajos y al marqués de Monteleón, que había sido miembro del Consejo de Indias.

114. Newman, Aubrey, op.cit.

Estos plenipotenciarios recibieron unas instrucciones para las negociaciones de paz, presentadas a la firma de Felipe V por el marques de Vadillo, el 8 de diciembre de 1711.

Estas instrucciones constituyen un documento de análisis político de las posibilidades de España en las negociaciones de paz, y de las restricciones que tenían los plenipotenciarios.[115] Pero también demuestran la falta de realismo de la corte española sobre su poder de negociación y su desconocimiento de lo que ya había sido negociado por los franceses con los ingleses.

Se les instruye *...la separación de los dominios se ha de disputar y defender dedo a dedo...* pero al mismo tiempo se les recomienda *...que la Francia pierda lo menos posible.*

El umbral mínimo era guardar España integra, las Indias, y las islas del Mediterráneo y del Océano. España estaba dispuesta a ceder lo que había aportado la casa de Austria, y no el Reino de Nápoles y Sicilia, que habían pertenecido a la Corona de Aragón. Puestos a ceder más importante era retener Nápoles que Milán. Milán debería otorgarse a los Saboya. Se les informa que Inglaterra y Holanda querían puertos y ventajas comerciales, no territorios.

Ninguna nación debía de traficar directamente con Indias, España no debería aceptar bajo ninguna circunstancia *el cuidado y carga* de mantener las Indias para que otros las disfrutasen. No se podrían dar más ventajas comerciales a ingleses y holandeses que las que tenían en época de Carlos II. Se les instruye que sobre el comercio con Indias todas las cesiones comerciales que se otorguen a ingleses y holandeses deberían ser consultas previamente con Felipe V (para que Felipe V consultase con Luis XIV). Se baraja la posibilidad de incluir Jamaica en la negociación puesto que esta isla no había sido cedida oficialmente a Inglaterra por un tratado de paz[116].

Se les informa que no se van a reconocer los fueros catalanes. En las instrucciones no se informa a los plenipotenciarios españoles todo lo que Mesnager había cedido ya a Inglaterra.

Osuna y Bergeick viajaron juntos y llegaron a Paris en febrero de 1712. Osuna informó desde Paris a Grimaldo y al marqués de Mejo-

115. AHN, Estado, leg 3376.

116. El duque de Veragua solicitó que se negociase una indemnización para él por haber España cedido a los ingleses Jamaica en 1670.

rada, que no tenían con quien tratar ni hablar, ni posibilidad de proponer a nadie lo mas conveniente para España.

Torcy no les informaba de nada, solamente les comunicó que estaba negociando con los ingleses *...los puntos del comercio...*[117] y añade Osuna que SM estaría informado de lo que estaba pasando por *las gacetas*.

A Luis XIV sí le habían visto. Los había recibido a Bergeick y a él en Versalles, y había estado encantador con ellos. Los había recibido mientras se vestía y había mandado a Osuna que le esperase *...a la puerta de su retrete...lo cual ejecuté esperando hasta que SM se acabase de vestir y rezar y habiéndome mandado entrar luego en su retrete lo ejecuté con el conde (*de Bergeick*)...*[118]

Luis XIV había obtenido de Felipe V seguir negociando en Utrecht en nombre de España, y consiguió que los plenipotenciarios españoles no llegasen a Utrecht hasta que Francia hubo firmado sus acuerdos con Inglaterra.

En abril de 1712 partió de España, Monteleón y al llegar a Paris recibió órdenes para pasar a Londres, llegó a la capital británica en junio de 1712. Allí negociaría con los ministros británicos enviando a España los puntos negociados e informando a Osuna. Monteleón estableció una relación fluida y continua con Harley y Henry Saint John, los ministros que llevaban el gobierno de la reina Ana. Los informes que envía Monteleón desde Londres son unos buenos informes que contrastan con las limitadas informaciones que envía Osuna, quien hasta que no se instala en Utrecht no negocia con nadie. Monteleón no se trasladó a Utrecht hasta junio de 1713[119]. Por otra parte Bedmar estaba negociando en Madrid, con Lexington y Gilligan el contenido del asiento de negros y del tratado de Comercio.

Aunque el duque de Osuna es el primer plenipotenciario de España, quienes negociaron con Inglaterra fueron Monteleón en Londres y Bedmar en Madrid. Monteleón informaba a Madrid y a Osuna y Osuna a su vez se carteaba con Madrid. Bergeick solo se carteaba con Felipe V directamente y no se comunicaba con los otros plenipotenciarios.

117. AHN, Estado, leg. 3379

118. AHN, Estado, leg 3379

119. AHN, Estado, leg.3376

Monteleón informó a Grimaldo que Saint John (Bolingbroke), le había advertido que el negociador inglés que llevaba las instrucciones era Gilligan, pero que no convenía que Lexington se enterase. No sabemos qué servicios le tuvieron que pagar los ingleses a Gilligan pero consiguió una renta vitalicia sobre los ingresos del asiento de negros. Se piensa que fue un hombre de paja de Bolingbroke.

Opinaba Monteleón, en febrero de 1713, que la reina Ana no iba a vivir mucho y que habría que terminar las negociaciones cuanto antes. A finales de febrero de 1713, la reina Ana pidió las credenciales a Holanda para que los dos plenipotenciarios españoles pudiesen acudir a Utrecht.

A finales de marzo Monteleón comunicó a Osuna que había enviado a Madrid el texto del tratado de paz negociado en Londres. Madrid estaba de acuerdo en todo, salvo en el artículo sobre los privilegios de los catalanes[120].

Al inicio de su primera estancia en Londres, Monteleón mantuvo una correspondencia fluida con Osuna y le informaba pormenorizadamente de las negociaciones y de sus opiniones que a veces no se veían ratificadas en Madrid.

El caso de los privilegios de los catalanes es uno de los puntos en los que Monteleón no esta de acuerdo con Madrid, aunque por supuesto obedece las instrucciones de Felipe V. Los ingleses querían incluir una cláusula en el tratado de paz por la que Felipe V mantuviese los fueros catalanes, la reina Ana había prometido a los catalanes que se les mantendrían sus fueros. Felipe V se opuso tajantemente.

Monteleón comenta a Osuna:

> *...VE me consuela mucho en el punto de los Privilegios de los Catalanes con admitir la cláusula de Privilegios antiguos, con la cual es cierto que se salva el honor de la Reina y queda el Rey dueño de hacer lo que quisiere, que es la intención de Inglaterra, pero temo mucho que el rey no se contente y que tropecemos en una materia insurmontable...*[121]

Choca al espectador de hoy en día que Felipe V luchase mas por no reconocer los privilegios catalanes que por conservar Gibraltar que

120. AHN, Estado, leg, 3379

121. AHN, Estado, leg, 3379

había sido cedida por los franceses antes de entrar España a negociar. Hay que recordar que estamos en marzo de 1713 y que el terrible sitio de Barcelona fue en 1714.[122] Finalmente en el texto final del Tratado de Paz con Inglaterra se reconocen los privilegios de los catalanes, pero no los fueros.

> *...Visto que la reina de la Gran Bretaña no cesa de instar con suma eficacia para que todos los habitadores del principado de Cataluña, de cualquier estado y condición que sean, consigan no solo de todo lo ejecutado durante esta guerra, y gocen de la integra posesión de todas sus haciendas y honras, sino también que conserven ilesos e intactos sus antiguos privilegios, el rey católico por atención a su Majestad británica concede y confirma por el presente a cualesquiera habitadores de Cataluña, no solo la amnistía deseada juntamente con la plena posesión de todos sus bienes y honras, sino que les da y concede también todos aquellos privilegios que poseen y gozan y en adelante pueden poseer y gozar los habitadores de las dos castillas, que de todos los pueblos de España son los mas amados del rey católico (artículo 13 del Tratado de Paz).*

Teniendo en cuenta lo que la Monarquía española pierde en Utrecht: Nápoles, Sicilia, Cerdeña y Milán, los Países Bajos, Gibraltar y Menorca, aunque esta isla la recupera mas tarde, que cede a los portugueses la colonia de Sacramento en la desembocadura del Río de la Plata, que no obtiene ninguna ventaja comercial, es mas, Francia cede situaciones de privilegio como el contrato del asiento de negros a Inglaterra antes de que España diga esta boca es mía. ¿Por qué ese empeño de no reconocer los fueros catalanes, manteniéndose como se mantenían los fueros navarros y los vascos?

Entrado el reinado de Felipe V, cuando se intenta crear un mercado único llevando las aduanas a los puertos de mar y fronteras con Portugal y Francia, el antiguo reino de Aragón, con catalanes incluidos no oponen ninguna resistencia a esta medida mientras que navarros y vascos se oponen y Felipe V tiene que modificar su Real Decreto de traslado de

122. Muñoz, Antoni, Joseph, *La Traïció Anglesa*. 2009

aduanas y reconocer la situación diferenciada de Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra, donde las aduanas no están en la frontera con Francia y en los puertos de mar sino en los límites de estos territorios con Castilla.

Junto a estas comunicaciones oficiales Monteleón toca temas muy prácticos, como que Osuna le deje dos aposentos en la casa que arriende en Utrecht y le dice *...luego que sepa que VE se encamina al Congreso haré pasar en derechura por mar la vajilla nueva de plata, y por cama entregarán unos fardos a los criados de VE los del mariscal Tessé pues mis damascos están aun en pieza porque aquí se hacen las camas difíciles de transporte... y me será preciso volver el damasco a Paris para hacerme la cama que había ideado...*y le informa que le envía *l'eau de Barbados*, es decir ron, y los relojes que le encargó.

Cuando Osuna recibe su pasaporte para trasladarse a Utrecht, escribe a la corte de Madrid, comunicando a Grimaldo que ha llegado el deseado día de trasladarse a Utrecht para defender los intereses de SM y de la monarquía española.

La carta que recibe de Grimaldo trasladándole la opinión de Felipe V, debió de ser como si le hubiesen echado un jarro de agua helada. Así expresaba Grimaldo los recelos de Felipe V sobre las *vastas ideas y gloriosos pensamientos* con los que Osuna pensaba defender los intereses y territorios de la monarquía española:

> *...SM manda prevenga a VE se haga cargo de todo lo que conviene a la presente constitución del tiempo, a la precisión y necesidad con que se solicita la Paz, a los empeños contraídos a este fin por nuestra parte, y la de Francia, y a la buena fe que se procura persuadir, y establecer, entre el Rey y la Inglaterra sin inducir desconfianzas a la Francia, para que VE, en presencia de todos estos indispensables requisitos, que en cualquier pensamiento deben ser atendidos, y no atropellados, reprima y contenga VE los fervores de su amor, de su celo y honra de la Nación...*

El 24 de marzo de 1713 se publicaba en *La Gazette d'Amsterdam*, una noticia que venía de Paris:[123]

123. La Gazette d'Amsterdam el periódico mas leído en las cortes europeas en la primera

*...On se flatte qu'à l'arrivée de ce Duc à Utrecht, il trouvera les negotiations de la paix en état d'ètre terminées, par rapport à la plupart des Alliez et que la Paix generale suivra peu temps après...* (...se jacta la gente que cuando llegue ese duque a Utrecht se habran terminado las negociaciones de paz de la mayoría de los Aliados y la Paz general sera un hecho...)

Francia firmó su tratado de paz con los ingleses en marzo, antes de que llegasen los parlamentarios españoles. El 13 de abril los ingleses dan una cena a la que invitan a los plenipotenciarios de Holanda, Saboya, Portugal y Francia, los españoles no asisten a esta cena.

Osuna llega a Utrecht el 18 de abril y empezó a negociar con los holandeses. Pregunta a Monteleón por qué se ha cedido el asiento de negros a Inglaterra, los holandeses quieren saber por qué Holanda no puede tener intereses en ese negocio y enviar un navío a Indias como los ingleses.

Monteleón le contesta, que los ingleses creen que los holandeses no tienen razón alguna para disfrutar gracias y ventajas que la generosidad de Felipe V había otorgado a los ingleses y que Osuna debe claramente decirles que el asiento de negros fue el premio de haber empezado los ingleses la negociación de las paces.

Osuna piensa que *...pudiera a lo menos buscar medio para que nuestra galantería no fuese tan perjudicial que diese lugar a que los holandeses alegasen el ejemplar y a poder temer se sigan a ellos los franceses lo que me hace creer que toda nuestra buena correspondencia y legalidad usada con los ingleses solo ha servido para que abusando ellos nos pongan cada día en peor paraje, sin corresponder y mirando solo a su particular interés...*[124]

Monteleón le explica a Osuna que los ingleses habían incluido en los primeros textos del tratado de comercio con España, porque se lo habían ofrecido los franceses, que todas las mercancías inglesas que entrasen en España estarían libres del arancel a la importación, y como *esta ventaja hubiese sido totalmente contraria a la publica igualdad del comercio,* se les había concedido la merced de enviar un navío al año

mitad del siglo XVIII ha sido reeditado en versión electrónica por el Ministerio francés de Asuntos Exteriores, el Centre d'études du XVIII siècle y el Institut des Sciences de l'Homme de la Universidad de Oxford, lo distribuye la Voltaire Foundation.

124. AHN, Estado, leg. 3379

a las Indias cargado de mercancías inglesas, por eso mismo los holandeses no tenían derecho a enviar ningún navío a las Indias. Monteleón le comunica a Osuna que *...no puede la Holanda pretender que lo que se concede a uno, no se puede negar al otro...* pues convenios internacionales del reciente pasado suscritos por Holanda lo demostraban[125].

Osuna no ve tan fuera de razón la petición de los holandeses que tantos intereses habían tenido y continuaban teniendo en el tráfico de negros y en el comercio con las Indias. Monteleón informó a Osuna que Gibraltar y la isla de Menoría se habían cedido sin restricciones a Inglaterra por Mesnager, el negociador francés.

Osuna nunca se convenció de estas razones. También opinaba Osuna que si había que ceder Sicilia al Duque de Saboya, debería ser la monarquía española la que cediese directamente la isla y que no fuese Inglaterra la que la cediese, y que por lo tanto esa cesión no debería aparecer en el tratado de paz que España firmase con Inglaterra.

Piensa Osuna que el Archiduque y los príncipes alemanes quieren continuar la guerra contra España, y que habiendo España cedido todo lo cedible se va a encontrar que no ha firmado la paz con el Archiduque. El Archiduque manejaba esta posibilidad para obtener mas apoyo de Inglaterra en su política del norte y del Rin, y de hecho no firmó la paz con España. En medio estaban los catalanes, si Felipe V llega a reconocer los fueros catalanes como le estaban pidiendo los ingleses, estos se hubiesen encontrado mas libres del chantaje que le podían hacer los austriacos y los catalanes no hubiesen prestado oídos al entorno del Archiduque, el sitio de Barcelona no hubiese tenido lugar.

Monteleón asistía al Consejo de Estado de la reina Ana donde explicaba cómo iban las negociaciones.

Si nada más llegado Monteleón a Londres mantuvo una correspondencia continua con Osuna, una vez que Osuna se instaló en Utrecht, Monteleón espació sus comunicados. Osuna se quejaba *...bien pudiera VE no haber dejado de escribirme en tantos días...* le comentaba el 26 de mayo y le pedía que comunicase a los ingleses que las tropas alemanas debían salir de Cataluña y entregar Mallorca e Ibiza. Mientras estas tropas no saliesen las tropas españolas debían mantenerse en campaña con el mismo gasto que si estuviesen en guerra.

---

125. AHN, Estado, leg. 3379

Esta correspondencia muestra a un duque de Osuna que defiende por encima de todo los intereses de la corona española. Monteleón que había pactado una renta vitalicia para su hija sobre el asiento de negros es lógico que mirase con mucha simpatía los intereses ingleses.

Grimaldo consideraba que Osuna se había gastado mucho dinero tanto durante su estancia en Paris como en su estancia en Holanda. Osuna pedía continuamente nuevos fondos, que se le iban enviando con cuentagotas *...en medio de la escasez de dinero que se padece...* Grimaldo le pide que modere sus gastos. Todos los gastos en los que incurrieron Osuna y Monteleón durante su estancia en Utrecht se pagaron años después por la compañía inglesa que se quedó con la explotación del asiento de negros, la *South Sea Company*. La carroza que se reproduce en estas paginas una de las que encargó Osuna para desplazarse por Utrecht y viajar a la Haya, se financió a cuenta de los futuros ingresos de la venta de esclavos negros en las Indias[126].

Las cotizaciones de las acciones de la *South Sea Company* se publicaban en *La Gazette d'Amsterdam*, junto con las cotizaciones de las acciones del Banco de Inglaterra y de la Compañía inglesa de las Indias Orientales. El 13 de febrero las acciones de la *South Sea Company* cotizan a 82,1/2 a partir de esa fecha empiezan a subir para situarse el 18 de abril en 90,3/4.

Monteleón llegó a Utrecht en junio de 1713. La corte de Madrid, se muestra intranquila pues no tiene noticias de sus negociadores. El 26 de junio escribe Grimaldo a Osuna comunicándole que no sabe nada de él, que desconoce si ha llegado Monteleón a Utrecht. El 3 de julio sigue sin noticias *...sin encontrar razón para esta continua falta de noticias...las últimas cartas recibidas son de 2 de junio....* Se les envían los tratados que iban a ser firmados con Inglaterra y el 13 de julio Grimaldo insiste *...como este silencio es tan dilatado no puedo dejar de decir a VE que ocasiona mucha mortificación e inquietud...*

El 13 de julio se firma el Tratado de Paz y Amistad con Inglaterra y Saboya.

---

126. BN, ER/3208, grabados de *Le Carosse du duc d'Ossuna pour son entrée...* de Bernard Picart

El Tratado de Comercio con Inglaterra se firmó el 9 de diciembre de 1713.[127] El Tratado Preliminar de Paz y Amistad acordado en Madrid en marzo de 1713, ya preveía que la nación inglesa tendría los mismos derechos y privilegios que gozaba en tiempos de Carlos II y que el comercio con Indias estaba prohibido a todas las naciones, además prohibía a los españoles traficar con Indias representando intereses de comerciantes extranjeros.

Las condiciones sobre aranceles que se negociaron en Madrid, quedaron en el Tratado de Comercio ratificado por ambas majestades, en diciembre de 1713, reducidas a la condición que en el plazo de tres meses se formaría un arancel uniforme para todas las mercancías inglesas que se importasen por los puertos españoles de un 10% del valor de la mercancía. Igualmente se acordó un arancel general a la exportación de mercancías que saliesen de los puertos españoles de un 10%.

En Utrecht los plenipotenciarios debían negociar los tratados de paz con Holanda y Portugal. Debían negociar una renta vitalicia para la princesa de los Ursinos en los acuerdos con Holanda.

Se reciben noticias en Madrid a finales de agosto de 1713. Las relaciones entre Osuna y Monteleón no son buenas, tienen posturas diferentes, Osuna quiere que Monteleón se vuelva a Londres.

En septiembre de 1713, Grimaldo es consciente de que Osuna y Monteleón no se entienden y escribe a Osuna ordenándole que Felipe V quiere que se arreglen entre ellos y obedezcan sus instrucciones y que no se contradigan en las conferencias que mantienen para las negociaciones, ya sea estando juntos o separados *...como se ha publicado en toda Europa lo hacían vuestras excelencias...* Grimaldo les exhorta para que *...olviden cada uno sus quejas y sacrifiquen sus pasiones...* por el bien del servicio a SM y a su país y le recuerda a Osuna que Monteleón ha desempeñado muy bien su cometido en Londres.

Qué lejos quedaba cuando Monteleón desde Londres le escribía a Osuna en febrero de 1713 y le decía *VE ha nacido para hacer bien todo lo que quisiere...*

127. *Tratado de Comercio y amistad ajustado entre las coronas de españa y dela gran Bretaña. 9 de dicembre 1713 en el congrso de Utrecht,* en *Tratados, convenios y Declaraciones de paz y de comercio que han hecho conlas potencias extranjera los monarcas españoles de la Casa de Borbón desde el año de 1.700 hasta el día.* 1843

Las desavenencias entre Osuna y Monteleón, estaban originadas porque a la llegada de Monteleón a Utrecht le comunicó a Osuna que llevaba instrucciones precisas de Felipe V para las negociaciones con holandeses y portugueses. Ambos tenían opiniones distintas de cómo tenían que desarrollarse las negociaciones. Monteleón no quiso mostrar a Osuna las instrucciones que tenía de Felipe V, porque seguramente no las tenía. En enero de 1714 Osuna se quejaba a Grimaldo del *desaire* que se le hacía, y de la *ninguna confianza* que SM tenía en él.

Osuna y Monteleón negociaron el tratado de paz y el de comercio con los holandeses en la Haya. Osuna hizo asistir a las reuniones a Piñeiro que trabajaba en la embajada de España en Paris, que según decía sabía de asuntos de comercio y a Gabriel Lanuza un comerciante de Sevilla, y según comentaba Osuna en una carta a Grimaldo en enero de 1714 *...a quien* (a Gabriel Lanuza) *el Marqués de Monteleón como ciencia infusa que todo lo sabe contradecía...y les decía que eran unos ignorantes en presencia de ingleses y holandeses...*

Monteleón quería haber negociado solo con los holandeses. Osuna había organizado reuniones conjuntas con holandeses y franceses con lo que efectivamente "toda Europa" se dio cuenta de las diferencias entre Osuna y Monteleón. Osuna además consideraba que se había cedido demasiado a los ingleses y se cuestionaba lo negociado en Madrid y Londres. Quiere volver a negociar con Londres.

Siguiendo instrucciones de Madrid, negoció para que los holandeses reconociesen en el tratado de paz con España la soberanía del ducado Limbourg, con sus respectivas rentas para la princesa de los Ursinos, reconocimiento que aparece en un artículo separado del Tratado de Paz con Inglaterra. Este Tratado de Paz con Inglaterra dedica mas espacio al reconocimiento del ducado y las rentas, treinta mil escudos al año, para la princesa de los Ursinos que a la cesión de Gibraltar y Menorca.

Lo que hoy en día nos parece un escándalo, fue el esfuerzo y el tiempo que los plenipotenciarios españoles dedicaron en negociar que a la princesa de los Ursinos se le reconociese la soberanía de un ducado en los Países Bajos. La princesa debería percibir unas rentas anuales de 30.000 reales de a 8 (pesos duros) y si el dicho ducado no generase estas rentas habría que desmembrar tierras del ducado de Luxemburgo para conseguir esta renta. Para ello habría que indemnizar al Elector de Baviera a quien se le pensaba asignar el ducado de Luxemburgo.




Portada del conjunto de estampas de la carroza que el Duque Osuna utilizó para su entrada en Utrecht, editadas por Bernard Picard. *Biblioteca Nacional de España, sign.ER/3208*

Los holandeses por supuesto se opusieron a esta locura, pero los ingleses la habían recogido en su tratado con España, con el consiguiente desgaste de estar haciéndonos una concesión con su apoyo.

A la vista de todo lo que perdimos en Utrecht y la negativa de conceder sus fueros a los catalanes, el tiempo y el desgaste que emplearon los plenipotenciarios españoles para satisfacer las ambiciones de la princesa de los Ursinos o para pagar los favores que la Princesa de los Ursinos había concedido a Felipe V resulta escandaloso. [128]

La Compañía Real de Guinea, la compañía francesa que había gozado del asiento de negros, había enviado también a sus representantes a Utrecht para ver si podía obtener compensaciones de los ingleses. Gilligan que había negociado el asiento de negros en Madrid también se desplazó a Utrecht. Por Utrecht aparecieron también el Cardenal Judice embajador de España en Paris y Patrico Laules representante de España en Londres durante la ausencia de Monteleón.

El gran protagonista de los Tratados de Utrecht fue el asiento de negros con la América española. Se le menciona en los tratados que España firma con Inglaterra, Holanda, y Portugal así como en el tratado de paz que Francia firma con Inglaterra. El Tratado del Asiento de Negros forma parte del Tratado de Paz y Amistad firmado con Inglaterra.

El artículo 12 del Tratado de Paz y Amistad firmado con Inglaterra el 13 de julio en Utrecht especifica:

> *El rey católico da y concede a su Majestad británica y a la compañía de vasallos suyos formada para este fin la facultad para introducir negros en diversas partes de los dominios de su Majestad católica en América, que vulgarmente se llama el asiento de negros, el cual se les concede con exclusión de los españoles y de otros cualesquiera por espacio de treinta años continuos que han de empezar desde el 1 de mayo de 1713, con las mismas condiciones que le gozaban los franceses... Quiso además de esto el rey católico conceder a la dicha compañía otras ventajas, las cuales mas plena y extensamente se explican en el tratado del asiento de negros que fue hecho y concluido en*

128. Plumb, J.H. *Sir Robert Walpole. The King's Minister.* 1960. Este historiador inglés se refiere a la princesa de los Ursinos como la amante de Felipe V.

*Madrid a 26 de marzo del año presente de 1713, el cual asiento de negros, todas sus cláusulas, condiciones, inmunidades y privilegios en el contenidos y que no son contrarios a este artículo, se entienden y han de entenderse ser parte de este tratado del mismo modo que si estuviesen insertas en él palabra por palabra.*

En 1701, Portugal había obtenido cuantiosas indemnizaciones por ceder a los franceses su asiento de negros a la América española. En Utrecht al sentarse en la mesa de los aliados, Portugal volvió a obtener más indemnizaciones, sobre las pactadas en 1701. La cantidad pactada en 1701 se convierte en 600.000 escudos, a pagar en tres pagos, el primero *...al arribo de la primera flota, flotilla o galeones que lleguen a España después de cambio de ratificaciones del presente tratado...*

En octubre de 1714 Monteleón volvió a Londres. La reina Ana había fallecido, reinaba ya la casa de Hanover y había que volver a establecer contacto directo con los ministros de Jorge I. Los *whigs* volvían a estar en el poder. Monteleón que tan bien se llevaba con los ministros *tories*, Bolingbroke y Oxford, que fueron los que presionaron por finalizar la guerra cuanto antes, tuvo que aprender a relacionarse con los *whigs*, Stanhope y Towshend y lo consiguió.

James Stanhope había sido el enviado extraordinario de la corte británica ante la corte del Archiduque Carlos, en Barcelona. Había obtenido de él, importantes concesiones comerciales para Inglaterra, para cuando reinase en todo el imperio español. Posteriormente se puso bajo el mando de Stanhope a todas las tropas británicas destacadas en la península ibérica aunque no tenía ninguna experiencia en el mando de las tropas. Fue él, quien ordenó tomar la isla de Menorca, y consiguió después de duras negociaciones que el Archiduque Carlos admitiese que esta isla se la quedarían los ingleses. James Stanhope hablaba español pues había residido en la corte de Madrid cuando su padre fue embajador británico ante Carlos II en la década de 1690.

Monteleón en diciembre de 1714 escribe a la corte diciendo que mantiene continuas sesiones con los directores de la Compañía de la Mar del Sur sobre las disposiciones y avíos para empezar el comercio del asiento de negros. Informa que se había nombrado embajador en España a Methuen que hablaba perfectamente español y francés.

## El asiento de negros con Inglaterra

*Asiento Ajustado entre las dos Majestades Católica y Británica sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de la introducción de esclavos negros en la América Española, por tiempo de treinta años, que empezarán a correr en primero de Mayo del presente de mil setecientos y trece, y cumplirán otro tal día del de mil setecientos y cuarenta y tres*[129].

Si este es el título con el que el texto del asiento de negros, firmado con Inglaterra, se imprimió en España, en Inglaterra este texto se imprimió con un titulo más sugerente:

*The Asiento, or, contract for Allowing to the Subjects of Great Britain the Liberty of Importing Negroes into the Spanish America. Signed by the Catholick King at Madrid , the twenty sixth of March, 1713.*

Se vendía a la población inglesa la libertad de llevar negros a la América española, pero ese comercio quedaba bien claro en el texto que se reservaba a una compañía. El asiento firmado con Inglaterra difiere de todos los anteriores porque formó parte de un tratado de paz. Fue cedido por Francia a Inglaterra como condición para negociar la Paz de Utrecht que puso fin a la guerra de Sucesión a la Corona española.

El asiento firmado en 1696, con la Compañía Real de Guinea, con sede en Lisboa, se firmó ante notario por el administrador general de dicha compañía, Gaspar de Andrada que había sido apoderado por el resto de accionistas para firmar el asiento. Es un asiento o contrato entre la Administración española y una compañía portuguesa.

El asiento francés, fue firmado en 1701, por las dos Majestades francesa y española, con la compañía francesa, Compañía Real de Guinea. El asiento se firmó en Madrid, por Juan Du Casse, apoderado de la Compañía Real de Guinea establecida en Francia. Se especificaba quiénes eran los accionistas de la Compañía Real de Guinea. En el asiento portugués, también aparecían los nombres de los accionistas de la compañía portuguesa.

129. AGI, Indiferente General, leg. 2799

El texto del asiento de negros con Inglaterra con sus 42 condiciones había sido entregado en Madrid por *el Diputado de su Majestad Britanica,* Manuel Manases Gilligan a Jose Grimaldo el 25 de diciembre de 1712.[130] Felipe V mandó que fuese analizado por una Junta compuesta por tres ministros del Consejo de Indias, como estos ministros consideraban que algunas condiciones no se debían de aprobar, el rey volvió a remitir el texto a una Junta de la que formaban parte, Frigiliana, Bergeick, Araciel, Jose de los Ríos y Bernardo Tinajero[131]. Esta Junta convencida por los argumentos de Bernardo Tinajero, informó a Felipe V que no debería participar en el capital de la compañía inglesa que se hiciese cargo del asiento de negros. No debía contraer ningún riesgo con dicha compañía, porque pensaban que el tráfico de negros nunca había sido rentable. Los asentistas ganaban dinero con el contrabando de mercancías[132].

No se tuvo en cuenta la opinión de estos ministros. En el texto del asiento inglés se incluyó el artículo 28 con el mismo texto del artículo 28 del asiento francés, modificando solo la cuantía del capital que debería aportar Felipe V. A pesar de la opinión desfavorable de sus asesores Felipe V, en el Despacho por el que aprueba las condiciones del asiento declara ...*y enterado yo de todo, y sin embargo de los reparos, que por ambas Juntas se expusieron, siendo mi animo concluir, y perfeccionar este Asiento, condescendiendo, y complaciendo en él, en todo lo posible, a la Reina Bretanica, he venido por mi Real Decreto de doze de este presente mes en admitir y aprobar las expresadas cuarenta y dos condiciones...*

Aunque las condiciones del asiento fueron entregadas por Manuel Manases Gilligan, Grimaldo comunicó a Bernardo Tinajero que Gilligan...*no era sujeto hábil según las leyes de aquel reino para poder firmar*. Manuel Manases Gilligan un hombre al servicio de Bolingbroke no debía de ser británico debía de ser un sefardita posiblemente provenía de Holanda.

Firmó *Milord Lexington,* el otro enviado por la corte inglesa para negociar el tratado de paz, el de comercio y el asiento. Grimaldo creía que este plenipotenciario tampoco parecía que tuviese poderes suficientes.

---

130. AGI, Indiferente General, leg. 2799

131. AHN, Estado, leg. 3376

132. AGI, Indiferente General, leg. 2799

Así como en los anteriores contratos firmados con Francia y Portugal aparecen los nombres de los accionistas de las compañías que se iban a hacer cargo de los asientos, en este caso se habla solo de una *teórica* compañía británica, la *Compañía de Inglaterra*, que se encargaría de la introducción de esclavos negros en la América española, o de *unas personas* que se encargarían del asiento. No se menciona ningún dato de esta compañía. Los ministros ingleses sí sabían que iban a ofrecer el contrato del asiento a la *South Sea Company* pero no se lo habían comunicado a los accionistas de esta compañía. El contrato del asiento no se firma ante notario por un apoderado de la compañía que va a llevar a cabo el asiento, como había ocurrido en los contratos de los asientos de negros anteriores.

La primera cláusula del asiento firmado con Inglaterra especifica:

> *Primeramente, que para procurar por este medio una mutua, y reciproca utilidad a las dos Magestades, y Vasallos de ambas Coronas, ofrece, y se obliga su Magestad Bretanica por las personas, que nombrarà, y señalarà para que corran, y se encarguen de introducir en las Indias Occidentales de la America, pertenecientes a su Magestad Catolica, en el tiempo de los dichos treinta años, que daràn principio en primero de Mayo de mis setecientos y treze, y cumpliràn en otro tal dia que vendrà de setecientos y quarenta y tres; es à saber, ciento y quarenta y quatro mil Negros, piezas de Indias, de ambos sexos, y de todas edades, à razon en cada uno de los dichos treinta años de quatro mil y ochocientos Negros piezas de Indias, con la calidad, que las personas que pasaren a las Indias à cuydar de las dependencias del Asiento, eviten todo escandalo; porque si lo dieren seràn processados, y castigados en la misma forma que lo serian en España, si los tales delitos se cometiesen aquí.*[133]

El asiento inglés se basa en el asiento francés. Muchos artículos son una copia del texto del asiento francés. A pesar de los consejos y advertencias de los ministros españoles que informaron sobre el texto antes de pasarlo a la firma del rey y recomendaron que la corona española

133. AGI, Contaduría leg 261.

no entrase en el capital de la compañía que fuese a explotar el asiento, que se limitase a cobrar los derechos de la introducción de los esclavos y recibiese un porcentaje de los beneficios del navío anual que se les iba a conceder a los ingleses, en el asiento inglés siguiendo el modelo del asiento francés, se especifica que ambas Majestades la británica y la española tendrían cada una, el 25% del capital de la compañía. Si en el asiento francés se fija el capital de la compañía del asiento en 4 millones de libras tornesas equivalentes a 1.366.000 pesos escudos españoles y dos tercios de otro, en el asiento ingles, al copiar el texto del asiento francés, los negociadores españoles e ingleses se hicieron un pequeño lío con las monedas, ¿nadie se dio cuenta?, y se especifica que Felipe V tendría que aportar ¡1 millón de pesos escudos!, la cuarta parte del capital de la compañía, que sería de 4 millones de escudos, y si no pudiese entregar esta cantidad los asentistas podrían hacerlo y su Majestad Católica les devolvería la cantidad y los intereses de su préstamo a razón de 8% anual. Tenía que entregar esta cantidad *...para poder gozar de los útiles y ganancias que puede producir este negociado...*

Teniendo en cuenta que el gobierno inglés estaba fijando un tipo de interés del 6% para su deuda, el interés que se iba a cargar al rey de España estaba dos puntos por encima.

La palabra que se utiliza para fijar la participación de Felipe V en la compañía que se hiciese cargo del asiento de negros es *interesado:*

> *Que mediante ajustarse, y establecerse este Asiento con particular conocimiento del beneficio que pueden recibir sus Majestades Bretanica y Católica, para sus Reales averes, se ha convenido, y estipulado, que ambas Majestades han de ser interesadas en la mitad de él y cada una en la quarta parte que le ha de pertenecer, según lo acordado.*[134]

Esta condición de participación en el capital es idéntica a la estipulada en el asiento francés, pero la compañía a la que se otorgó el contrato del asiento fue la *South Sea Company*, que se creó teniendo como

134. *Assiento Ajustado entre las dos Majestades Católicay Bretanica sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de laintroducción de Esclavos Negros en la America española...* artículo 28

accionistas a los tenedores de deuda que hicieron el swap y cambiaron deuda por acciones de la *South Sea Company.*

Felipe V no poseyó nunca el 25% del capital de la compañía del asiento. En ninguna de las ocasiones en las que se revisó el asiento pidieron las autoridades españolas que se modificase esta condición tan esencial. No era accionista pero estaba *interesado*.

Desconocían los ministros españoles que *interesado* quería decir para los británicos que se le iba a hacer responsable de la cuarta parte de los costes del asiento aunque no tuviese la cuarta parte del capital de la *South Sea Company.*

Suscitaron más preocupaciones en la corte los riesgos de contratar con herejes que los riesgos que estaba teóricamente asumiendo Felipe V al participar en el capital de la compañía y el coste de esta participación. En marzo de 1713, Grimaldo se dirige a Frigiliana y le pide *...el Rey me manda decir a VE que luego haga se saque una copia de los capítulos del nuevo asiento de negros que miran a punto de religión y que los pase VE inmediatamente a manos de SM...*[135]

Cuando en 1725, Orendaín entonces secretario de estado, pide asesoramiento sobre el asiento inglés, a Francisco de Varas Valdés, gran conocedor del comercio americano y le da a leer los tratados, Francisco de Varas Valdés que desconoce que Felipe V no posee la cuarta parte del capital de la compañía, se queda espantado de la cantidad en intereses que la corona española esta debiendo a la *South Sea Company* por haberle adelantado la cuarta parte del capital a Felipe V[136].

El asiento inglés se diferencia del francés en su duración, treinta años en lugar de diez. Nunca se había fijado esa duración en ningún asiento de negros y esto se hizo para compensarle por no cederles en Utrecht cuatro puertos en las Indias españolas.

Se les autorizaba a introducir negros de ambos sexos y de todas las edades. El número de piezas de indias a introducir cada año es el mismo que en el asiento francés, 4.800 piezas de indias, no podemos hablar del número de esclavos porque dependiendo de la composición de la carga de los navíos el número de personas introducidas era diferente, según la proporción de niños o jóvenes que compusiesen la carga y de adultos

135. AGI, Indiferente General, leg, 2799

136. AGI, Arribadas, nº 10

que se hubiesen introducido con algún defecto o hubiesen enfermado. Así dos niños o niñas entre 5 y 10 años equivalían a una pieza y tres niños o niñas entre 10 y 15 años equivalían a dos piezas de indias.

La cuantía de derechos a pagar a la corona por cada pieza de indias se mantenía igual que en el asiento francés, treinta y tres pesos escudos y un tercio de otro por cada pieza de indias de medida regular de 7 cuartas, no siendo viejos ni con defectos. Como en el asiento francés deberían de pagar derechos solo por 4.000 piezas de indias, se les bonificaba el pago de 800 piezas de indias por el coste de realizar el pago en la corte de Madrid. Este pago se realizaría cada seis meses entregando el importe de los derechos de 2.000 piezas de Indias. A los ingleses se les levantó la prohibición que les impedía traerlos de Cabo Verde y Minas.

Todos los negros desembarcados estarían sujetos a los derechos de introducción, si muriese alguno antes de ser vendido no por ello los asentistas debían dejar de pagar, sólo en el caso de que a la llegada del navío en la visita de reconocimiento se reconocieren algunos negros enfermos de peligro podrían desembarcarlos para procurarles algún alivio y si estos muriesen en los quince días primeros después de *echados a tierra* no estarían obligados los asentistas a pagar derecho alguno.

Si los asentistas considerasen ser necesario *para el beneficio de su Majestad y de sus vasallos* introducir más número de negros lo podrían hacer durante los primeros 25 años del asiento, pagando por ellos la mitad del derecho de entrada (16 pesos y dos tercios de otro).

De estas 4.800 piezas de indias podrían llevar 1.200 piezas a Buenos Ayres cada año, en cuatro navíos, 800 podían quedar en Buenos Ayres y 400 podrían internarlas hacia Chile y las provincias del norte, es decir hacia Bolivia. En Río de la Plata se le suministrarían a los asentistas ingleses algunas porciones de tierra *...para poder plantar, cultivar, y criar ganados en ellas para sustento de los dependientes de este asiento, y de sus negros siéndole permitido fabricar en ellas casas de madera...*

Los franceses en su asiento solo habían podido enviar cada año a Buenos Aires dos navíos con 800 piezas de indias.

Los factores y sus empleados no estaban obligados a permanecer en los puertos donde llegaban los navíos, podrían introducirse en el interior del territorio para vender sus esclavos. Esta posibilidad de movimiento iba a generar numerosas controversias con las autoridades españolas en las Indias:

*...Podran los dichos Asentistas servirse de Ingleses o Españoles a su elección para el manejo y gobierno de este Asiento, asi en los puertos de América, como en los demas lugares de tierra adentro, derogando su Majestad Católica, para este caso, las leyes, que prohiben la entrada, o vecindad en ella a los Extranjeros, y declarando y mandando que los ingleses hayan de ser atendidos en todo el tiempo de él, y tratados como Vasallos de la Corona de España, con la prevención de que en ninguno de los puertos de Indias podran vivir mas de cuatro o seis ingleses, de cuyo numero podran los dichos Asentistas elegir los que les pareciere y necesitasen de enviar Tierra adentro, adonde fuere permitido internar los negros para el manejo y recobro de este negocio...*

La única condición era que estas personas evitasen todo escándalo, ni los asentistas ni sus empleados ni los marineros podrían *...causar ofensa ni escandolo al ejercicio de la Religión Católica Romana, porque si lo dieren seran procesados y castigados en la misma forma que lo serían en España, si tales delitos los cometiesen aquí...* No se menciona pero sería el Santo Oficio de la Inquisición el que actuase en estos casos. Esta posibilidad hizo como se vera mas adelante que algunas personas y autoridades utilizasen la vía del escándalo a la Religión Católica para dirimir sus diferencias con los factores del asiento en los puertos de las Indias.

Los asentistas podrían utilizar navíos ingleses, españoles o de otra nacionalidad y tripulación inglesa o española, pero ni los comandantes ni los marineros habían *...de causar ofensa, ni escándalo a la Religión Católica Romana...* Podrían vender los negros en todos los puertos donde hubiese oficiales reales. Esta condición se introdujo en el asiento francés porque en los anteriores asientos se autorizaban expresamente los puertos donde podían ser desembarcados y vendidos los esclavos *...por cuanto se ha experimentado de grave perjuicio a los intereses de su Majestad Católica, y de sus vasallos, el que no fuese licito a los asentistas de transportar negros en todos los puertos de las Indias... siendo cierto que las Provincias, que carecían de ellos experimentaban grandes miserias por la falta de cultivo de sus tierras y haciendas, de que resultaba la necesidad de valerse de todos los medios imaginables para adquirirlos. Aunque fuese con fraude.*

En el asiento francés, los jueces protectores del asiento, que la compañía debía tener en cada puerto de las Indias debían de ser vasallos de su Majestad Católica, pero no podían ser oficiales reales. En el asiento inglés por el contrario los jueces conservadores debían ser ministros de su Majestad Católica *...los referidos jueces conservadores no han de pedir, ni pretender mayores salarios de los que los asentistas tuvieren por bien señalarles...* (artículo 13).

Podría tener la compañía del asiento de cuatro a seis empleados en cada factoría y podía tener empleados españoles *...que los dichos asentistas, sus factores y demas dependientes en Indias, podran tener a su Servicio los marineros, arrieros, y oficiales de trabajo, que necesitaren para cargar, y descargar navíos, y embarcaciones ajustandose con ellos voluntariamente y pagandoles los salarios o estipendios en que hubiesen convenido...* (artículo 16).

En el Asiento inglés se establece expresamente en el texto, que el Protector del asiento sería el Presidente del Consejo de Indias quien nombraría como Juez Protector Privativo a un ministro del Consejo de Indias, como en anteriores asientos, y se constituiría una Junta dentro del Consejo de Indias de tres ministros más un fiscal y un Secretario del Consejo para conocer privativamente de todos los negocios del asiento de negros.

No podrían los Virreyes, Presidentes de las Audiencias ni Gobernadores, corregidores, ni oficiales reales ni cualquier otro Tribunal incautarse de bienes de los asentistas ni visitar las casas de los factores ni las oficinas del asiento. Los navíos del asiento no podrían llevar de regreso a Europa, a ningún súbdito español y caudales de españoles.

Como en el asiento francés, los asentistas anticiparían a su Majestad Católica 200.000 pesos escudos para hacer frente a las necesidades financieras de la Corona, dicho pago se realizaría en dos partes: 100.000 pesos dos meses después de la firma del asiento y 100.000 pesos dos meses más tarde. Este pago se debería realizar en la corte de Madrid.

Esta cantidad se empezaría a devolver transcurridos los primeros veinte años del asiento, a razón de 20.000 pesos cada año del producto de los derechos de introducción de negros.

A partir del 1 de mayo de 1713 ni la compañía de Guinea de Francia ni ninguna otra persona española o extranjera podría introducir esclavos negros en la Indias y si los introdujese, los asentistas británicos

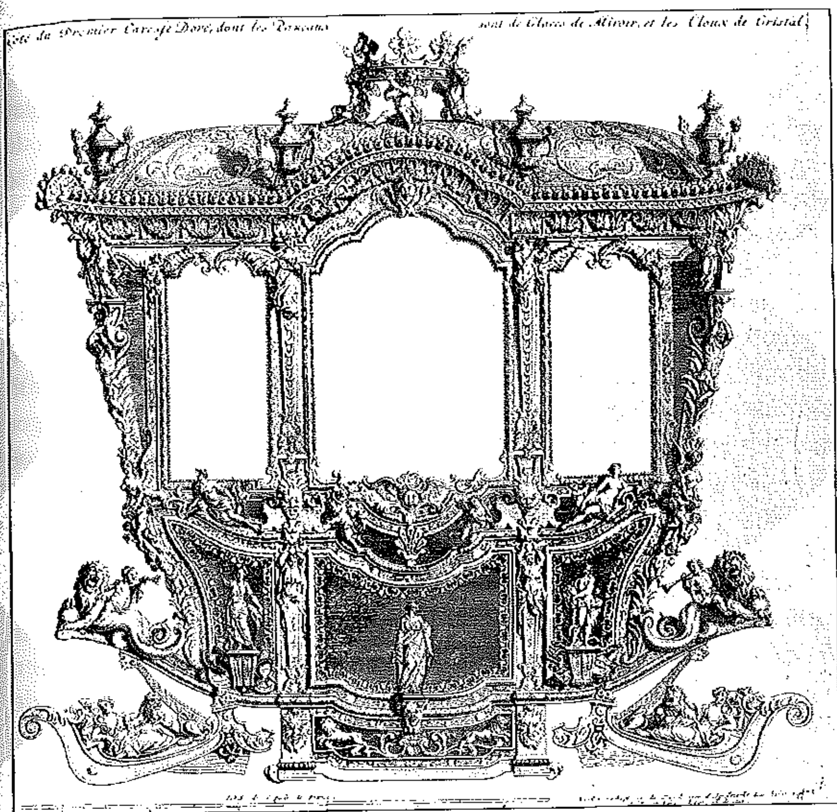
podrían confiscar los navíos y sus cargamentos de negros. Los asentistas se comprometían a entregar cada cinco años relaciones juradas con las cuentas del asiento, precios de compra y venta de los negros, y demás gastos, con certificados de los introducidos en los diferentes puertos. Dichas cuentas deberían recibir el visto bueno de los ministros británicos, antes de ser enviadas a la corte de Madrid.

Pero sobre todo la gran diferencia entre el asiento francés y el asiento inglés es que se les autoriza *...atendiendo a las pérdidas que han tenido los asentistas antecedentes...* a enviar a las Indias una vez al año un navío de 500 toneladas, cuya carga de mercancías solo podría venderse durante la feria anual de Portobelo y Veracruz, coincidiendo con la llegada de Flotas y Galeones. Esta concesión la había aprobado Felipe V por Real Decreto el 12 de marzo de 1713, un día antes de firmarse el contrato del asiento. No se introdujo esta concesión por las pérdidas que habían tenido los asentistas anteriores como se decía en el texto del asiento sino para compensar la no eliminación de los derechos arancelarios de todas las mercancías inglesas importadas por España que habían pactado los franceses en las negociaciones previas a Utrecht.

Expresamente se dice que Su Majestad Católica tendría la cuarta parte del beneficio de las ventas de las mercancías y el 5% de las otras tres cuartas partes. Esta participación en el beneficio de la venta de las mercancías era el objetivo de Bernardo Tinajero y no la participación en el capital de la compañía. Lo que desconocían los ministros españoles es que la compañía que se iba a hacer cargo del asiento iba a cargar al rey de España la cuarta parte del coste del apresto de los navíos y de la compra de las mercancías que se iban a vender en Indias y que no iban a controlar sus cuentas.

La única moneda que se utiliza en este documento y tratado internacional es el peso escudo español, peso fuerte o real de a ocho, por la sencilla razón que el real de a ocho español era una moneda de circulación internacional.

El real de a ocho se empezó a acuñar en Méjico a mediados del siglo XVI, pesaba entre 27 y 27, 5 gramos, tenía una ley de 11 dineros y 4 granos, un grosor de 3mm y un diámetro de 40mm, y estaba disponible en el mercado en cantidades excepcionalmente elevadas, esta abundancia debido a la producción de plata de las minas de Potosí en el



Estampa del lateral de la carroza dorada con paneles de espejos y clavos de cristal que utilizó el Duque de Osuna para su entrada en Utrecht, editada por Bernard Picard. *Biblioteca Nacional de España, sign. ER/3208*

Virreinato de Perú y Zacatecas en el Virreinato de Nueva España, descubiertas a mediados del siglo XVI, supuso una inyección de liquidez en el mercado internacional que favoreció un impresionante desarrollo del comercio internacional[137] y un incremento continuado de los precios en España.

Solo los países que tenían reales de a ocho podían comerciar con el imperio otomano, con India y con China. China no acuñó nunca moneda de plata ni de oro y la moneda de plata que circulaba para los

137. Cipolla, Carlo M. *La odisea de la plata española.* 1999.

pagos en China eran los reales de a ocho españoles. La única mercancía que aceptaba China en sus intercambios con Occidente era la plata.

Para la Compañía Inglesa de las Indias Orientales era vital tener reales de a ocho para poder comerciar con China de ahí el interés de Inglaterra de quedarse con el asiento de negros, pues los negros se compraban en África con mercancías y por su venta en las Indias españolas se recibían reales de a ocho, pesos fuertes.

No preveía el Tratado del Asiento ningún mecanismo para resolver las diferencias que pudiesen surgir entre las autoridades españolas y la compañía inglesa que se hiciese cargo del asiento. No se menciona ni a los tribunales españoles ni a los ingleses.

El marqués de Monteleón consiguió una renta vitalicia por la negociación del asiento de negros con Inglaterra, con cargo a los ingresos de la compañía del asiento, la *South Sea Company*. Esta renta se la dejó a su hija y a los pocos años la traspasó a su hijo. Pero todo hace creer que Bolingbroke, Arthur Moore y lady Masham también pudieron recibir rentas por su participación que les fueron adelantadas por Manases Gilligan.

El despacho de Felipe V por el que aprueba el asiento va firmado en Madrid a 26 de marzo de 1713, fue presentado a su firma por Bernardo Tinajero de la Escalera, Secretario de Despacho de Marina e Indias. Una vez firmado el asiento, la reina Ana se lo ofreció a la *South Sea Company*, a la que en su acta de constitución se le había otorgado el monopolio del comercio con las Indias españolas.

En agosto de 1714 moría la reina Ana, y heredaba la corona británica el elector de Hanover, quien reinó con el nombre de Jorge I. En septiembre de 1715 falleció en Paris, Luis XIV. Jorge I prescindió de los servicios de los ministros *tories* de la reina Ana (Oxford y Bolingbroke) que habían negociado los tratados con España, sin contar con los aliados y gobernó con los *whigs*, apoyándose en dos ministros, Stanhope y Sunderland.

James Stanhope y Robert Walpole consiguieron formar en el Parlamento un comité que juzgó el contenido de los tratados de comercio negociados por Oxford y Bolingbroke, este último consiguió huir de Inglaterra y refugiarse en Francia antes de ser condenado.

Lord Oxford no tuvo tanta suerte, fue condenado por los tratados firmados.

Stanhope demostró que el contenido del Tratado de Comercio que él había negociado con el Archiduque Carlos era más beneficioso para Inglaterra que el tratado que Oxford había negociado con España. Oxford pasó más de dos años en la Torre de Londres, la abandonó en 1717 y se retiró a su casa de campo.

Aunque el asiento de negros debería de haber empezado el 1 de mayo de 1713 al haberse insertado una cláusula en la que se especificaba que no entraría en vigor hasta que no se publicase la Paz, el asiento no entró en vigor hasta el 1 de mayo de 1714.

En 1716 todavía la Compañía no había enviado el navío anual de 500 toneladas a las ferias de Portobelo y/o Veracruz. Por todo ello, varios puntos del asiento se renegociaron en Madrid entre el marqués de Bedmar y Jorge Bubb, que llegaron a un acuerdo el 26 de mayo de 1716. Felipe V refrendó lo pactado, el 12 de junio de 1716 en el Palacio del Buen Retiro[138].

Por este Acuerdo de junio de 1716, España le concedió a la Compañía, por no haber enviado todavía el navío de registro, el derecho de enviar anualmente un navío de 650 toneladas durante diez años a contar desde 1717.

La compañía tampoco había empezado a pagar en la corte de Madrid los derechos de introducción de los esclavos. España le concedió que los derechos los debía de pagar desde el 1 de mayo de 1714. A la fecha de la firma de este Acuerdo la Compañía estaba debiendo el pago de los derechos de introducción de negros de dos años.

La compañía no había entregado en la Corte de Madrid la cantidad de los 200.000 pesos que especificaba el tratado para hacerse cargo del asiento. Se comprometió a entregarlos no en Madrid como se especificaba en el Tratado de 1713, sino en Ámsterdam, Paris, Londres o Madrid y añadía el Acuerdo *...y de la misma forma se haran en adelante los pagamentos por todo el tiempo que durare el dicho asiento...* La Compañía se libraba de entregar los pesos escudos en Madrid. Se acordó de forma general que los pagos se realizarían en Ámsterdam, Paris, Londres o Madrid

Los negociadores españoles en esta primera modificación del contenido del asiento podían haber pedido explicaciones de cómo Felipe V participaba con 1 millón de pesos en el capital de una compañía por

138. AGI, Contaduría, leg. 261 doc, 18

acciones, la *South Sea Company*. Podían haber pedido la entrega de dichas acciones. En caso contrario cuando los ingleses les hubiesen comunicado que esto no podía ser, podían haber pedido explicaciones de cómo se iba a interpretar la cláusula en la que se especificaba que el rey estaba interesado en la cuarta parte del asiento. Pero estas explicaciones ni se dieron ni se pidieron.

Los negociadores españoles también podían haber solicitado en el caso que quisiesen seguir manteniendo la participación del rey de España, que el tipo de interés que se aplicase a la cantidad que le iba a adelantar la Compañía no fuese del 8%, si no del 6% o del 5%. Nada de esto fue solicitado por España. La suerte del asiento estaba echada, iba a dejar de ser una saneada renta de la Corona.

Este Acuerdo de 1716 que modifica el Tratado del Asiento de negros de marzo de 1713, también modifica el Tratado de Comercio firmado en diciembre de 1713.

Los ingleses se habían dado cuenta que el arancel del 10% a la importación de mercancías inglesas que habían acordado en diciembre de 1713, era muy superior al 1% o 2% que pagaban las mercancías inglesas a la entrada en el puerto de Cádiz en época de Carlos II. Pidieron que se eliminase esta cláusula del Tratado de Comercio. España consintió sin pedir nada a cambio.

Veinte años mas tarde, cuando el director por España en la compañía, Tomas Giraldino, presionaba a la compañía para que los derechos de introducción de los esclavos los pagase en pesos duros, y por lo tanto los anotasen en la contabilidad de la compañía, que se llevaba en libras esterlinas, al tipo de cambio de los pesos duros, los directores, para negarse a esta reclamación, hicieron valer unos argumentos sobre los compromisos que tienen dos partes cuando firman un contrato.

Ignoraban los directores de la compañía que el asiento no fue un contrato firmado libremente por dos partes, ni siquiera una cesión de España para negociar la paz, sino una imposición inglesa para terminar una guerra. Una imposición que ni siquiera se le hizo a España sino a Francia.

Así pensaban los directores que debían de ser las relaciones entre las partes que firman un contrato:

*..for the Intent and Purport of all Contracts, being to secure to the Contracting Parties their several and distinct Interests, the Obligation for the Perfomance is reciprocal when any Difficulty arises, as to the Words or Expressions made use of to settle the Terms and Conditions; The Right of explaining or adjusting such difficulty must be equal amongst the Contracting Parties; and to suppose Power in one separate from the other, unless particularly specifyes, is to destroy the very essence of all Contracts...*[139]

Nada mas alejado del espíritu de las negociaciones de un tratado de paz, en las que un país teóricamente ganador impone sus condiciones a un país teóricamente perdedor. La negociación del asiento de negros con Inglaterra no fue un contrato libremente firmado entre dos partes como ocurría en el siglo XVII. Como afirmaban los directores de la *South Sea Company* el *poder* en una de las partes destruía la esencia misma de un contrato.

139. AGS, Estado, leg 7006...*porque el propósito y el fin de todos los contratos es asegurar a las partes contratantes sus diferentes y varios intereses, la obligación de cumplimiento en relación a las palabras y expresiones que se utilizan para fijar las condiciones y términos del contrato es recíproca cuando surgen dificultades. La facultad de solventar y dirimir estas diferencias debe ser igual para las dos partes contratantes. Conceder primacía a una parte en detrimento de la otra es destruir la verdadera esencia de los contratos.*.

# CAPÍTULOVI

## Francia pide compensaciones por ceder el asiento

### 1713

La Compañía de Guinea quiso obtener compensaciones de España y de Inglaterra durante las negociaciones previas a la Paz de Utrecht, al haber pactado los franceses con los ingleses cederles el asiento de negros. Los franceses quisieron mantener su contrato hasta el 1 de mayo de 1715 para poder introducir los negros que no habían podido introducir durante los diez años que había durado su asiento y resarcirse de las pérdidas en las que, según la Compañía, habían incurrido durante los once años que lo habían disfrutado.

El asiento de Francia había finalizado el 1 de mayo de 1712. El contrato firmado en 1701 les posibilitaba, durante tres años a partir del 1 de mayo de 1712, introducir los negros que no habían podido introducir durante los diez años del asiento. Habían sido titulares del asiento un año más hasta el 1 de mayo de 1713. El asiento inglés debía de comenzar el 1 de mayo de 1713, pero comenzó en mayo de 1714.

La compañía francesa daba un balance equilibrado de sus cuentas con el Rey de España en 1709, sin tener en cuenta los beneficios o las

perdidas de su cuenta global de resultados. Al producirse la firma de la paz de Utrecht y la cesión del asiento de negros a los ingleses por parte de Luis XIV, la Compañía hace unas reclamaciones a España sin presentar una cuenta de pérdidas y ganancias. En esta primera petición solicita que los derechos que la compañía inglesa va a abonar a España por la introducción de los negros durante los dos primeros años de su asiento en lugar de pagárselos a España se los entregue a la compañía francesa.

La corte española contestó a estas primeras peticiones de la compañía comunicándole que debía de acudir con sus peticiones a Luis XIV, puesto que había sido el rey francés quien había ajustado las condiciones del asiento de negros firmado por España con los ingleses. Felipe V no había hecho sino ejecutar lo que Luis XIV había negociado. Y eso hizo la compañía, con gran enfado de Luis XIV a juzgar por los comentarios que se verán mas adelante.

La compañía francesa entregó en abril de 1713, un memorial a Luis XIV con sus peticiones. El 10 mayo de 1713, el representante de la compañía francesa en Madrid, Uzardi entregó un oficio a José Grimaldo, informándole que tenía un mandato expreso de Luis XIV para comunicar el memorial de la compañía a Felipe V.

El 16 de mayo de 1713, Grimaldo remitió el oficio y el memorial al Consejo de Indias. El Consejo de Indias preparó un informe para el Rey, en el que exponía cual debería de ser la postura del monarca ante la petición francesa. Este informe fue votado en el pleno del Consejo de Indias el 2 de junio de 1713 y remitido el 7 de junio a Jose Grimaldo por Bernardo Tinajero, Secretario de Despacho de Marina e Indias, para que se lo pasase al Rey. No eran tan lentas las deliberaciones del Consejo de Indias ni se tardaba tanto tiempo en tomar decisiones. Durante el reinado de Felipe V la indecisión estaba en el monarca.

La Compañía de Guinea pretendía una indemnización por no poder disponer de dos años para poder llevar a Indias los negros que debía haber transportado durante el periodo de 10 años de su asiento. Esta indemnización la concretaban en cobrar durante dos años los derechos de introducción de negros que iba a pagar la compañía inglesa.

También solicitaba enviar navíos para retornar a Francia los enseres y efectos que tenía en sus factorías. En su contrato se preveía tres años para realizar estos retornos. Pedía una cantidad como compensación

por haber tenido que ceder el asiento a los ingleses. Por su parte a las autoridades inglesas les estaban requiriendo 800.000 libras tornesas por cederles el asiento.

El informe que aprobó el Consejo de Indias es un documento muy duro ante las peticiones francesas apoyadas por Luis XIV. El Consejo no duda en hacérselo saber a su nieto, Felipe V. Empieza el escrito informando a Felipe V que el representante de la compañía francesa en su escrito dirigido a Grimaldo que acompaña al memorial entregado por la compañía, se queja de lo poco que se ha atendido en el nuevo asiento ajustado con los ingleses los intereses de la compañía francesa por lo que tiene el mandato expreso *...del señor Rey, su Amo,*(Luis XIV) *para comunicar el memorial, juzgando que la petición de la referida compañía francesa es tanto mas justa y fundada en razón que VM ha de recibir de la nueva Compañía Inglesa lo que la francesa pide por su indemnidad, añadiendo SM Cristianisima* (Luis XIV) *que por lo que conoce de la gran piedad y justificación de VM no puede creer que quiera aprovecharse de una cosa que no es suya y pertenece a otro*[140]*...*

El Consejo de Indias pidió a su fiscal un dictamen antes de aprobar el informe. El fiscal en su dictamen informa que la compañía según contrato tenía derecho a diez años de asiento y tres de prorroga, para introducir la cantidad de negros a la que se había comprometido 48.000 piezas de indias, que la compañía había gozado de once años de asiento, que efectivamente quedaban dos de prorroga. Añade que un contrato de compañía no puede disolverse sin el consentimiento de todos los partícipes, pero que los dos reyes con el 50% del capital y el rey de España con los derechos que cobraba por la introducción de negros, disolvieron la compañía *respecto de si y de los vasallos de cada uno, de ahí es que disuelta por causa publica parece pide justificadamente la parte de los participes su equivalente pero que por el mismo hecho de ser perfecto contrato, cada una de las partes es obligada al cumplimiento de los pactos que en el se estipularon y pusieron...* Y añade que la Compañía no había cumplido sus compromisos, no constaba en el Consejo de Indias ninguna información sobre los negros introducidos, ni sobre los derechos que tenían que haber abonado en la corte de Madrid cada seis meses, ni las cuentas sobre la marcha económica de la compañía

140. AHN, Estado, leg. 2334

cada cinco años. El equivalente (la indemnización) que la Compañía de Francia pedía era *...intempestivo, sin fundamento ni justificación... y que asi se debera informar a VM para que al oficio del enviado se le responda y no tener VM obligación alguna hasta que clara y jurídicamente le conste todo...*

El fiscal añade además que a la compañía no se le debía ninguna indemnización por todo el comercio de contrabando de ropas, géneros y frutos que había realizado en los puertos y dominios de Felipe V y por los beneficios que había recibido del rey de España y termina sus argumentos *...que siendo como es notorio el ajuste de la Compañía de Francia con los participes de Inglaterra que les ofrecen 600.000 libras por las 800.000 que han pedido, no hay razón para que además de lo referido el saneamiento de la equivalencia por cualquier perdida se consiga de VM* (Felipe V) *y de los participes de Inglaterra duplicadamente..*[141]

El Consejo suscribió el informe del fiscal e insistió que la compañía no había entregado las cuentas cada cinco años ni pagado los derechos por la introducción de los esclavos cada seis meses, además sin permiso habían arrendado la introducción de esclavos en los puertos, teniendo solo factorías en Veracruz, Portobelo, Cartagena y Buenos Aires.

Insistía el Consejo *...VM no esta obligado a cosa alguna de lo que pretenden...por ser notorio que el Asiento de la nueva Compañía de Inglaterra tuvo principio en la Oferta que de el se hizo por Francia en que VM no tuvo otra parte que convenir al cumplimiento de ello...* La compañía pedía a los ingleses 800.000 libras (aunque estos diesen 600.000) y a la corona española los derechos que debería de pagar la compañía inglesa por la introducción de los esclavos durante los dos primeros años del asiento ingles.

El Consejo de Indias era del sentir que se debía negar absolutamente lo que pretendía la compañía francesa y así se lo hizo saber claramente a Felipe V. El Consejo era del parecer que se debía negar lo que la compañía pretendía pues había disfrutado del asiento sin pagar cosa alguna *...que parece negado a toda razón natural...*

Felipe V le pidió a Grimaldo que enviase la petición francesa y el informe del Consejo de Indias al conde de Bergeick para que diese

141. AHN, Estado, leg. 2334



ASSIENTO DES NEGRES.

*Traité du 27. Aoust 1701.*

# *MEMOIRE,*

## POUR ACCOMPAGNER LE COMPTE QUE LA COMPAGNIE FRANÇOISE *DE L'ASSIENTO DES NÉGRES,* REND AU ROI D'ESPAGNE,

Des dépenses & avances qu'elle a faites pour SA MAJESTE' CATHOLIQUE depuis le premier May 1702. que son Traité a commencé à avoir lieu, jusques & compris le dernier Decembre 1743.

LE TRAITE' signé à Madrid le 27 Aoust 1701. porte en substance, que ladite Compagnie s'engage:

600000. 1°. D'avancer à SA MAJESTE' CATHOLIQUE six cens mille livres sans intérêts, remboursables dans les deux dernieres années du Traité.

750000. 2°. Sept cens cinquante mille livres pour le fond de l'intérêt du quart que SA MEJESTE' CATHOLIQUE s'est réservé dans le Traité, au lieu d'un Million porté à l'Article XXVIII. du Traité, par la raison expliquée au Compte.

3000000. 3°. Trois Millions de livres pour les Droits de trente mille Négres, pendant les dix années du Traité.

4350000.

La Compagnie a rempli ces trois Articles, ainsi qu'il est prouvé par l'Extrait qui va être rapporté du Compte.

Elle s'étoit aussi engagée à fournir 48000 Négres, piéces d'Indes, pendant les dix années de la durée de son Traité, & pendant trois autres au-delà de son expiration, accordées par SA MAJESTE' CATHOLIQUE, pour remplir la quantité que la continuation de la Guerre l'auroit empêchée d'introduire pour composer ce nombre.

A

Primera página de la Memoria que la Compañía de Guinea y del Asiento envió a la corte española en 1743. *Archives nationales d'outre-mer,( Aix-en-Provence), F/2 A/11*

su opinión. Felipe V siempre andaba buscando el apoyo de Bergeick, como si siguiendo el parecer de Bergeick, supiese que estaría mas contento su abuelo Luis XIV.

Grimaldo pidió a Tinajero que redactase la contestación a las peticiones de la compañía para entregárselas al embajador francés, marqués de Bonac. Esto es lo que redactó Tinajero:

> *Enterado el Rey del oficio de VS de 10 de mayo de este año y del contenido de la copia del Memorial que le acompañaba presentado a SM Cristianísima por la compañía del asiento de negros de Francia en que solicita les señale SM cantidad correspondiente por razón de indemnidad de el tiempo que expresaba le faltaba para cumplir el asiento y enunciando al mismo tiempo el perjuicio que se les seguiría de transportar de las Indias sus efectos en los navíos del asiento de Inglaterra, y haviendo tenido SM presente todo lo estipulado en el asiento de Francia como asimismo en el que se ha concluido ahora con Inglaterra ha resuelto diga a VI que no se ha hallado el menor motivo para venir en la indemnidad que la Francia solicita por el memorial por no habérsele hecho el menor agravio en el asiento concluido con Inglaterra y bien al contrario procurándoles el beneficio de otro año mas de los diez estipulados por su asiento para introducir negros en Indias, con la condescendencia de Inglaterra a que su asiento solo haya de empezar a primeros de mayo del presente año de 1713, aunque habían pretendido y con fundamento que había de empezar en primeros de mayo del año pasado 1712 que habían cumplido los diez del assiento de Francia para la introducción de negros y como lo había gozado por lo capitulado en el articulo 18 de su asiento.*
>
> *Y por no habérsele acortado tampoco un solo día de los dos años que le quedan de los tres estipulados en el articulo 32 para liquidar todos sus negocios en las Indias, dar cuenta final a SM y la saca libre de sus efectos en navíos españoles y del asiento sucesivo como siempre se ha establecido y ha sido permitido a las compañías antecedentes.*
>
> *Y que SM tiene motivo de no estar satisfecho de la compañía por no haber dado hasta ahora ninguna cuenta de los derechos*

*de los negros ni menor justificación de su introducción conforme a su asiento...*[142]

Ordenó Grimaldo al personal de su Secretaria *...El sr. Roman hara sacar de otra letra la minuta del papel para Bonac* (embajador francés) *que envía Tinajero y la remitirá a Bergeick sin decirle que es de Tinajero para que la vea...le enviara después el sr. Roman al Conde* (de Bergeyck) *el papel del enviado con el memorial de la compañía y la consulta de Indias reservando aca solamente el papel de Tinajero...*

Bergeick solicitó los originales, de estos documentos, Grimaldo le respondió que los originales no se los podía remitir porque estaban en el Consejo de Indias, se le remitía una consulta que había elaborado el Consejo de Indias dirigida al rey donde estaba copiado *a la letra* el memorial francés, y la *substancia* del oficio.[143] Bergeick estaba de acuerdo con la opinión del Consejo de Indias pero pidió que la compañía pudiese enviar navíos a Indias para recoger sus haberes y pertrechos *...la saca libre de sus efectos.*

En los últimos meses de 1712, la administración española quiso tener las cuentas de la compañía francesa antes de sentarse con los ingleses a analizar los pormenores del asiento. Bergeick que residía en Paris fue comisionado por Felipe V, para que solicitase a la compañía las cuentas de los años del asiento, y se las trajese a Madrid donde debía de reunirse con los funcionarios que estaban analizando el asiento con los ingleses. Bergeick no trajo consigo esas cuentas.

Grimaldo pasó la consulta del Consejo y el papel con el parecer del conde de Bergeick a Tinajero de la Escalera que era el Secretario del Despacho de Marina e Indias, y le pidió su opinión, rogándole que se entrevistase previamente con Gilligan agente de los ingleses.

Tinajero informó a Grimaldo el 30 de junio de 1713 que apoyaba la postura del Consejo de Indias y se oponía a la petición de Bergeick. La Compañía francesa no podía enviar navíos para recoger sus pertrechos, y pertenencias porque en los anteriores asientos no había estado permitido. Las propiedades del asiento fenecido se tenían que enviar en los navíos del nuevo asiento o navíos españoles. Nadie iba a creer que con

142. AHN Estado. leg. 2334

143. AHN, Estado, leg, 2334

el crecido coste de enviar un navío a Indias fuesen a ir los navíos de la compañía francesa vacíos para recoger sus menguados enseres *...porque esto es negado a toda razón...* Los navíos de la compañía francesa irían cargados de negros y mercancías. Esta actividad disminuiría las ventas de los ingleses y consecuentemente los beneficios que Felipe V tenía en la nueva compañía inglesa. Los factores de la compañía francesa podían quedarse dos años en Indias ajustando sus cuentas y recaudando las cantidades que se les debía pero bajo ningún pretexto podrían enviar navíos para recoger *sus menguados enseres*.

Bernardo Tinajero de la Escalera el 30 de junio de 1713, informó a Grimaldo, que había mantenido una reunión con Gilligan, quien le había informado que la compañía francesa tenía muy pocos efectos que recoger en Indias, solo habían tenido factorías en Buenos Aires, Portobelo, Cartagena y Veracruz, en los demás lugares habían arrendado el asiento a particulares. Gilligan había recibido orden en el último correo de Inglaterra recibido en la embajada de pasar a Paris para proceder a ajustar con la compañía francesa la compra de sus factorías en Indias.

Gilligan le informó que la compañía francesa jamás podría informar de los negros introducidos por los particulares a los que había arrendado las factorías ni dar la cuenta de los negocios arrendados y continuaba Tinajero *...y siguiendo en este discurso dire también haberme expresado el dicho Gilligan que la compañía de Francia cuando dio principio a su asiento unicamente puso por fondo de el 400.000 florines y no cuatro millones de pesos como se puso en el, de que se intenta hacer deudor al Rey por su cuarta parte de los intereses de un millon...*[144] Gilligan vuelve a repetir la equivocación del texto que él mismo había negociado para el asiento inglés. En el texto del asiento francés se fijó el capital de la Compañía de Guinea que se iba a hacer cargo del asiento en 4 millones de libras tornesas no de pesos escudos o reales de a ocho[145].

Parece mentira que estuviesen más informados los ingleses que los españoles. El rey de España había tenido una persona, Charles de Sala-

144. AHN, Estado, leg. 2334

145. El dar el capital de la compañía francesa en florines, moneda holandesa, puede apoyar la hipotesis que Manasses Gilligan fuese un judio sefardita que de Holanda pasó a las Barbados para dedicarse al tráfico de esclavos.

berry, para defender teóricamente sus intereses en el Consejo de directores de la compañía.

Hay todo un trasiego de papeles, desde la Secretaría de Despacho de Estado y Guerra, de Grimaldo al Consejo de Indias, a la Secretaría del Despacho de Marina e Indias y a Bergeick. Los personajes que estaban analizando y dando su parecer sobre las peticiones francesas estaban posicionados en campos diferentes respecto a estas peticiones y a los intereses de franceses e ingleses. Bergeick aunque no lo declaraba estaba apoyando en la medida de sus posibilidades, aunque intentando que no se le notara, a la compañía francesa. Tinajero de la Escalera pensaba que estaba defendiendo los intereses de la Real Hacienda española

Felipe V estuvo conforme con el parecer del Consejo de Indias y el informe de Tinajero. Tinajero solicitó que en la respuesta de Felipe V, se diesen órdenes a los gobernadores y oficiales de los puertos de América para que no dejasen entrar a ningún navío de la compañía francesa. Esta última petición no aparece en el borrador de la respuesta del rey a la compañía.

Tinajero, Secretario de Despacho de Marina e Indias pidió a Grimaldo que su informe se guardase en el Consejo de Indias para *...que el olvido en adelante no deje sin fundamentos esta dependencia, para impugnarla siempre, e igualmente para que se tengan presentes para las cuentas que deben de dar...* Este informe de Tinajero no parece que lo manejasen los ministros españoles treinta años mas tarde cuando los franceses continuaban con sus reclamaciones.

A pesar de los comentarios de Manases Gilligan, la compañía francesa en sus primeras peticiones no solicita que el rey de España reintegre el capital que los accionistas deberían haber puesto en su nombre y los intereses de este capital. ¿Por qué no lo hicieron y solo pidieron quedarse con los derechos que iba a pagar la compañía inglesa por la introducción de negros durante los dos primeros años? Quizás pensaron que podía haber llegado a oídos de la corte de Madrid que los accionistas privados no habían puesto ningún capital por la participación de Felipe V.

La Asamblea de directores de la Compañía de Guinea en su reunión de 30 de junio de 1713 vuelve a insistir en pedir al rey de España que se le compense por sustraerles el ejercicio del asiento dos años, de mayo 1713 a mayo 1715, por haber otorgado el asiento a una compañía inglesa.

La Compañía de Guinea pide al rey de España que le deje negociar una compensación directamente con la compañía inglesa, asegurándole que le mantendrá informado. Le comunica que informará a las autoridades españolas del número de piezas de Indias que había introducido en los puertos americanos desde que inició el asiento hasta mayo de 1713.

Los directores de la compañía barajaron la posibilidad de utilizar los servicios de Tomás del Burgo para apoyar sus peticiones. Tomas del Burgo (Thomas de Bourk) era una de las personas que había solicitado una pensión con cargo al asiento francés y Felipe V se la había concedido. Pero solo pudo gozar de una anualidad, porque Grimaldo ordenó cortar todo ese tipo de pensiones. Los directores expresaron durante una reunión que los últimos pagos que se realizaron a particulares con cargo a la corona española fueron por deferencia hacia Ponchartrain, porque Grimaldo había dado órdenes estrictas de cortar estos pagos. La compañía realizaba pagos que ordenaba Pontchartrain, el ministro de la Marina francés.

En 1713, la compañía no había informado todavía a las autoridades españolas sobre el número de negros que habían introducido, ni había rendido cuentas cada cinco años de los resultados de explotación como establecía el contrato del asiento.

Treinta años más tarde informaría que había introducido entre 12.000 y 13.000 piezas de Indias. Era pues absolutamente imposible que en dos años, pudiesen introducir la diferencia, entre los 12.000 y pico que habían introducido y las 48.000 piezas de indias que se habían obligado a introducir.

La verdad es que cuando se leen los argumentos de la compañía francesa, lo primero que se piensa es que la compañía está tomando el pelo a los españoles. Su principal argumento consiste en afirmar que se le ha quitado el asiento, cuando este asiento, como si fuese un activo francés, fue cedido por Luis XIV a la reina Ana, antes de informar a España. La compañía francesa aseguraba que había pagado los derechos de introducción de negros. Lo que había hecho era contabilizarlos en sus cuentas. Argumentaban que había tenido inmensas pérdidas con este contrato, pero leyendo los informes internos de la compañía vemos que ellos mismo achacaban la falta de rentabilidad a su mala gestión. Intentaron resarcirse de sus pérdidas y para ello solicitaron que la cantidad que los ingleses iban a pagar a la Hacienda española por la intro-

28

LISTA de lo que deve S. M. C. a la Compania Francesa del Assiento.

| | | *libras.* |
|---|---|---|
| POR la quenta dada a S. M. C. por la Compania hasta 1º. de Mayo de 1719. | | 466512 1. 7. |
| Por los drõs de treinta mil Negros que la Compania abona a S. M. C. segun el Assiento y la quenta susso dha | 3000000 | |
| Y la Compania no ha podido subministrar mas de treze mil ciento treinta y cinco Negros de los quales los drõs importan solo. | 1313500 | 1686500 |
| De donde resulta que S. M. C. deve a la Compania segun su tratado. | 1686500 | |
| Por los drõs de ocho mil Negros concedidos en el Assiento para la reintegracion de los avances hechos a S. M. C. por la Compania del importe de seis cientas mil libras sin interez reembolsables en los dos postreros años del Assiento. | | 800000 |
| Concluido el Assiento la Compania debia gozar de tres años de mas segun sus condiciones. | | |
| De estos tres años S. M. C. ha cedido los dos postreros a la Compania Inglesa mediante el pago de ocho cientas mil libras; la Compania Francesa incluye de drõ en esta Lista la dha suma de 800000 *lib.* que se puede solo considerar como una porcion de que se hubiera resarcido de sus perdidas en el logro de estos dos años conforme al tenor del Assiento. | | 800000 |

Por la monta de los embargos y depositos forçados explicados en esta Representacion.

ES ASABER.

| | *Pezos.* |
|---|---|
| EN PANAMA | 68569 |
| EN CARTAGENA | 16141 |
| EN SANTO DOMINGO | 9099 |
| EN LA HAVANA | 59351 |
| TOTAL | 153160 |

| | |
|---|---|
| Los dhos ciento cinquenta tres mil ciento sessenta pezos apreciados a tres libras cada uno, sin consequencia importan. | 459480 |
| TOTAL | 4212492 1. 7. |

Desglose de la cantidad que Francia en nombre de la Compañía de Guinea y del Asiento exigía a la corona española. *Archives nationales d'outre-mer, (Aix-en-Provence),F/2A/9*

ducción de negros durante los dos primeros años del asiento inglés, se la entregasen directamente a la compañía francesa. Como Luis XIV era un gran deudor de los financieros accionistas de la compañía les apoyó en todas sus reivindicaciones a España.

La compañía se había puesto en contacto con las autoridades británicas, había enviado una carta a la reina Ana en la que le informaba que durante los diez años del asiento solo habían introducido *1.200* negros incluyendo los navíos que habían salido en 1711 y 1712. Le comunicaba que una vez acabada la guerra, la Compañía esperaba encontrar con la llegada de la paz la posibilidad de poder disfrutar de un *comercio tranquilo* pero que había perdido todas las esperanzas. Le informa que tenía un déficit de más de 1.400.000 libras[146].

Los accionistas de la *Compagnie de Guinnée y de l'Assiente* no estaban pidiendo compensaciones por el negocio del asiento sino porque se les acababa las posibilidades del comercio de contrabando de otras compañías de las que también eran accionistas, la *Compagnie de Saint Domingue* y la fabulosa *Compagnie de la Mer du Sud*. Luis XIV no podía sino apoyar las peticiones de los accionistas privados de la *Compagnie de l'Assiente,* la corona francesa estaba en bancarrota y sus acreedores eran los accionistas de la Compañía, sus financieros. La Compañía de Guinea había llegado ya a un acuerdo con los ingleses que iban a viajar a Paris para comprarles los efectos que tenían en Indias.

No cejaron los franceses en su intento y el Conde de Pontchartrain, ministro de la Marina francesa, escribió a Grimaldo el 24 de julio de 1713, volviendo a apoyar las peticiones francesas. Explica que cuando Luis XIV cedió el asiento de negros a los ingleses jamás tuvo voluntad de quitar a la Compañía francesa su derecho legítimo y natural ni privarla en manera alguna del reembolso de sus anticipaciones.

Pedía Pontchartrain que la compañía francesa pudiese firmar una convención con la Compañía inglesa para recibir de ella, una cantidad con cargo a los derechos que tendría que pagar la Compañía inglesa. España no tendría que pagar nada, pagaría Inglaterra. Insistía Pontchartrain que la Compañía iba a informar sobre el número de negros que había introducido durante su asiento. El extracto de la carta puntualizaba:

146. BL, Add. 46559 A

*La compañía francesa del asiento de los Negros reduce todas sus pretensiones a pedir a SMC el reembolso de dos años de no gozar de su asiento que el Rey Catolico ha concedido a los señores ingleses empezando desde primeros de mayo de 1713 con que para mayor abundamiento dicha compañía francesa suplica a SMC de permitir que sobre este punto se haga entre una y otra Compañía con mutuo consentimiento una convencion para que se descuente al Señor Rey Catolico la cantidad que la Compañía de Guinea recivira de la inglesa sobre y en descuento de la cantidad de dos millones y seiscientas mil libras, a la cual sube el total de los negros de los cuales ha adelantado los derechos en el discurso de los primeros once años de su asiento y que no pudo entregar , con esa misma intención dicha compañía presentó al Rey el memorial que de orden de SM (Luis XIV) se remitio a VS haciendo no obstante observar a VS que cuando SM (Luis XIV) vino en que el asiento de negros se cediese a los ingleses jamas tuvo la voluntad de quitar a la Compañía francesa su derecho legitimo y natural, ni privarla en manera alguna del reembolso de sus anticipaciones que no le puede ser disputado, y que era muy justo que se permitiese el sacar sus efectos y sus oficiales de las Indias, para que asi dejase de hacer el menor gasto. Esta Compañía no introdujo otra pretensión alguna, reduciendose a lo que no la puede ser disputado. Verdad es que por su tratado le esta licito el sacar sus efectos y sus oficiales que tiene en las ciudades o villas de la América Española, y para que no la hagan dificultad alguna en este punto, pide que el Señor Rey Catolico se sirva mandar expedir las ordenes que encarguen a los gobernadores y oficiales reales de dejarlos segura y libremente embarcar, y de impedir que se les ponga impedimento alguno. Tambien pide que SMC se sirva mandar expedir un decreto a su favor por el cual se permita a la Compañía francesa de tratar con la inglesa por los dos años de goce de que esta privada, y de la cantidad en que se conviniere tendra y dara cuenta sobre los dos millones y seiscientas mil libras de que esta en desembolso. Ademas esta compañía justificara por su cuenta jurada el numero de negros que ha entregado, al instante que sus factores le hayan puesto en sus manos los papeles que espera tocante a esta entrega, de manera que el Consejo de España vera clara-*

*mente que esta Compañía no pide que su reembolso para cuya paga se ajustara con las disposiciones de SMC reciviendo dicho reembolso sobre la compañía inglesa, luego que haya recibido sus retornos de Indias y las cuentas de sus oficiales asimismo justificara al Señor Rey de España la perdida que padecera en el tratado respecto y con proporcion al interes de un cuarto que SM se había reservado y no dejara cosa alguna que pedir para la justificación de la verdad de estas cuentas...*

Pontchartrain comunicó a Grimaldo que había informado de todo a Luis XIV y deseaba que Grimaldo instase *...muy a lo vivo al Señor Rey de España su nieto para que SMC mande expedir el decreto y las ordenes que esta Compañía pide...* y finalizaba comunicando a Grimaldo que Luis XIV *...que conoce el celo de VS en cuanto mira a su Real Servicio se persuade que VS obrara sobre esta materia con su acostumbrada viveza, y que es inútil avivar a VS en este negocio, pues SM* (Luis XIV) *tiene un interes considerable en el.*[147]

La enemistad con que Francia trató a Grimaldo a partir de estos años y que años mas tarde provocó su caída, tuvo seguramente su origen en que no se prestó a defender los intereses de Luis XIV y los financieros franceses.

En estas peticiones los franceses advierten a Felipe V que la Compañía tendrá pérdidas en su cuenta de resultados y que él deberá soportar una cuarta parte de dichas perdidas. Sus peticiones se centran en 2.600.000 libras de los derechos de negros que habían pagado y no introducido. No mencionaban las 600.000 libras que habían adelantado a Felipe V y que tenían que descontar durante los dos últimos años de los derechos a pagar por la introducción de los negros. Estas 600.000 libras las habían cobrado de los ingleses por lo que no las reclaman directamente al Felipe V. Nunca mas volvieron a esgrimir el argumento que Felipe V debía de soportar la cuarta parte de las perdidas porque para eso tenían que presentar el detalle de las cuentas tal y como estaba previsto en el texto del asiento y esta presentación nunca la hicieron.

En enero de 1716, muerto Luis XIV, el Regente canceló el privilegio exclusivo que la Compañía de Guinea y del Asiento tenía para

147. AHN, Estado, leg. 2334

comprar negros en la costa africana desde Sierra Leona hasta el cabo de Buena Esperanza. Se abrió este comercio a *...tous les sujets du Roi...* que quisiesen traficar con negros en esta amplísima zona de la costa africana.[148]

## 1714 Y 1718

En marzo de 1714 la compañía envió a Madrid a Le Cordier, que había sido durante años el director de la compañía en Panamá. Le Cordier vino para entrevistarse con Orry y exponerle las quejas de la compañía y solicitar su apoyo. Le Cordier venía para pedir una compensación de 800.000 libras. Durante su estancia en Madrid mantuvo una correspondencia continua con Pontchartrain, el ministro de la Marina francés

Esta correspondencia nos revela la postura de Orry, que después a lo largo de todo el contencioso que la compañía va a mantener con la Corona española durante la primera mitad del siglo XVIII, va a ser silenciada y tergiversada. Orry no era un hombre del círculo del poderosísimo Ministro de la Marina Pontchartrain, sino un hombre del Ministro de Finanzas, Chamillart.

Lo primero que le dice Orry a Le Cordier en su primera reunión el 6 de agosto de 1714, es que la compañía debe pedir las compensaciones a Luis XIV que es quien ha otorgado el asiento a los ingleses sin conocimiento de la Corona española.

Le Cordier se escandaliza de lo que le dice Orry y se lo cuenta a Pontchartrain, quien debió leer la carta con una sonrisa irónica en su rostro, esto es lo que le dice Le Codier que le había dicho Orry *...qu'on devait s'addresser à la France pour ce dedomagement puisque c'était Elle qui avait fait le traité avec l'Angleterre sans la participation de SMC (Sa Majesté Catholique)...* [149] (...que se debía pedir a Francia el resarcimiento de las daños puesto que había sido ella quien había hecho el tratado con Inglaterra sin la participación de SMC (Su Majestad Católica).

148. Du Fresne de Franceville, Joseph, *Histoire de la Compagnie des Indes.* Paris 1746

149. Archives d'Outre-Mer, F/2A/8

Orry volvió a recibir a Le Cordier, el 20 de agosto y le comentó que antes de pedir cualquier compensación la compañía debía presentar una cuenta de pérdidas y ganancias *...puisqu'il fallait voir la perte ou le profit que SMC comme interessé faisait dans cette affaire...* (...puesto que era necesario saber la pérdida o el beneficio que Su Majestad Católica como interesado tenía en este negocio...). Orry no pedía la cuenta de los cinco primeros años, sino de la totalidad del periodo y no solo de los pagos que la compañía había realizado por instrucciones del rey de España sino las cuentas totales de la compañía y las cuentas *a parties doubles*. Orry informó a Le Cordier que iba a recibir la misma respuesta que le había dado él de cualquiera persona del gobierno con la que se entrevistase.

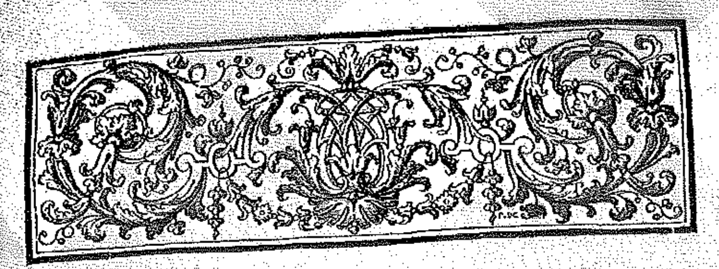
Posteriormente cuando en 1743 el gobierno francés sigue presentando las reivindicaciones de la compañía, dándoles nueva forma, y aumentando las peticiones iniciales, expresa en sus escritos que las justificaciones que dio la compañía a sus primeras demandas en 1714, fueron comprendidas por la administración española, y que Orry se comprometió a pagar a la compañía lo que se le debía.

Esto dice en su escrito de 1743 el gobierno francés:

> *M. Orry convino de la justicia que asistía a la compañía y aseguró a N. Le Cordier que se le haría cuanto antes, no obstante fue dilatada con el motivo del sitio de Barcelona, donde M. Orry confirmó a M. Ducasse que estaba allá con su escuadra las promesas que tenía hechas a dicho Le Cordier. El casamiento de S.M.C. que sucedió a la redución de Barcelona fue nuevo motivo de dilacion, y por fin la caida de M. Orry mudó totalmente las esperanzas de lo que se había prometido a la compañía...*

Nada mas falso, pero habían pasado ya tantos años que quién iba a conocer lo que Orry había transmitido a Le Cordier, pero leyendo la documentación depositada en el Archive d'Outre Mer en Aix-en-Provence sabemos hoy lo que Orry le comunicó a Le Cordier, que primero presentasen todas las cuentas de la compañía y después reclamasen.

Pontchartrain informó a Le Cordier que iba a encargar al Cardenal Judice, embajador de España en Paris que defendiese los intereses de la compañía. Le Cordier mantuvo una tercera reunión con Orry el 5 de septiembre antes de que este se desplazase al sitio de Barcelona.



# REPRESENTACION
## DE LA COMPANIA FRANCESA
## DEL ASSIENTO DE NEGROS.



L Aſſiento de la introducion de Negros en las Indias Occidentales de la America ſe paſſò en Madrid el dia 27 de Agoſto de 1701. entre ſus Mageſtades Chriſtianiſſima y Catholica por M. Ducaſſe Xefe de Eſquadra de las Armadas de Francia en nombre de ſu Mageſtad Chriſtianiſſima y repreſentando la Compania Real de Guinea eſtablecida en Francia, y en virtud de ſu poder
Cap. XXXIV. confecha de 23 de Julio de 1701.

Sus Majeſtades Chriſtianiſſima y Catholica ſe reſervan cada
Cap. XXVIII. uno de porſi el interez de la quarta parte en eſte Aſſiento.

Por el meſmo tratado ò Aſſiento la Compania ſe obliga de entregar en las Indias Occidentales de la America pertenecientes a la Eſpaña la cantidad de quarenta y ocho mil Negros pieza de Indias de los dos ſexos, y de todo genero de edad durante el tiempo de dies años; empeçando deſde 1° de Mayo de 1702. haſta 1°. de Mayo de 1712. es aſaber quatro mil ocho cientos Negros cada año.

Y ſi a caſo hubiera guerra, ſolo ſe obliga dicha Compania de
Capitulo VI. entregar cada año el numero de tres mil Negros piezas de Indias, ſalvo a reemplaçar lo demas en los años ſeguientes; y ſi el caſo llegare que no pudiere entregar el dho numero de tres mil Negros cada un año; ſe queda con el derecho de executarlo en los años ſiguientes. Aſſi meſmo ſi la guerra durare los dies años de dho tratado; tendra la facultad de cumplir el numero de quarenta y ocho mil Negros durante el tiempo de tres años que ſu Mageſtad Catholica le concede ademas de los dies años eſtipulados en eſte tratado para arreglar y fenecer ſus quentas y re-

Primera página, con un resumen del texto del asiento, de las primeras peticiones de la Compañía de Guinea y del Asiento a la corona española. *Archives nationales d'outre-mer, (Aix-en-Provence),F/2A/8*

Le Cordier siguió manteniendo una correspondencia con Pontchartrain informándole del sitio de Barcelona. Le fue describiendo por carta todos los pormenores del sitio y toma de Barcelona ...*Les Barcelonnois continuent toujours a se defendre avec la même opiniatreté, ils ont fait deux sorties dans une des quelles M. de Vauban a été blessé à l'épaule et 4 capitaines français tués, ils tuent tous les jours du monde dans la tranchée*... (...los barceloneses continúan defendiéndose con tenacidad, han realizado dos incursiones fuera de las murallas, en una de ellas ha resultado herido en un hombro el Sr. Vauban y 4 capitanes franceses muertos, todos los días matan a gente en las trincheras...). Le informaba que debido al calor, los muertos se pudrían en las trincheras ya que no se les podía enterrar. Así hasta el asalto final, el sitio es narrado por carta por Le Cordier. Finalmente Le Cordier regresó a Paris el 12 de mayo de 1715.

No presentó la Compañía de Guinea las cuentas de su explotación, como solicitaba el Consejo de Indias y como solicitaba Orry a Le Cordier.

El Regente, Duque de Orleáns, en enero de 1716, anuló el privilegio de monopolio de las Compañía de Guinea y del Asiento de ser la única compañía francesa que podía comprar esclavos en la costa africana desde Sierra Leona hasta el cabo de Buena Esperanza, y otorgó esta posibilidad a todos los comerciantes franceses que deberían realizar este tráfico desde los puertos de Rouen, La Rochelle, Bordeaux y Nantes.

A partir de entonces la compañía abandonó su actividad.

Desconocemos si se procedió a su liquidación ante notario, las autoridades españolas no solicitaron esta información a las autoridades francesas cuando estas reclamaron indemnizaciones a España. En julio de 1718 la compañía envió otro emisario a Madrid, el señor Edme. Las peticiones de la compañía no van a ser las mismas que las realizadas en 1713 y 1714. En 1718 ya se reclama el capital a Felipe V y los intereses de este capital. Se ve ya la mano de John Law.

John Law estaba adquiriendo un poder absoluto sobre la política financiera y comercial francesa. En 1717 John Law se había hecho con el control de la *Compagnie du Mississippi* o *Compagnie de Louisiana*, que tenía el monopolio del comercio con la Louisiana y había pertenecido hasta entonces al financiero Antoine Crozat, accionista de la Compañía de Guinea y del Asiento. John Law, cambió su nombre por

*Compagnie d'Occident*. Esta compañía absorbió a la Compañía de las Indias Orientales, a la Compañía de la China, y a la Compañía de Senegal y pasó a llamarse *Compagnie des Indes*.

Edme reclamaba en 1718, 600.000 libras por el adelanto que se le dio al rey, mas 750.000 libras de aportación para el capital mas los intereses de estas 750.000 libras desde 1701 a 1713 al 8%.

España en su respuesta esgrime dos argumentos, que no había utilizado hasta entonces. Uno en relación a la equivalencia del valor entre el real de a 8 ocho mejicano o peso escudo y el escudo de plata francés y otro en relación a que los pagos realizados siguiendo instrucciones de Felipe V no se habían realizado en moneda sino en pagarés.

El asiento francés establecía una equivalencia de igual a igual, entre dos monedas de plata el escudo francés y el peso escudo español, les daba igual valor de mercado, el mismo contenido en peso y ley de plata, además establecía que ambas equivalían a tres libras tornesas, que era la unidad de cuenta francesa. No se establecía sin embargo ninguna relación entre las unidades de cuenta francesa y española. La equivalencia de un escudo de plata igual a tres libras tornesas se fijó en Francia en época de Colbert. Posteriormente esta relación entre la moneda de plata francesa el escudo y la unidad de cuenta cambió a lo largo del siglo XVIII, y cuando se firmó el tratado del asiento ya no regía esta equivalencia. En plena guerra de sucesión llegó a estar a 7 libras tornesas.

España argumentaba que el real de a ocho mejicano tenía más valor que el escudo francés. España también argumentaba que los pagos que había realizado la Compañía a las personas a las que se les había ordenado pagar por cuenta de Felipe V, los había realizado en diversos pagarés y no en moneda y que esto había supuesto una perdida para estos particulares cuando habían querido convertir los pagares en moneda. En el asiento no se menciona nunca la posibilidad de que se utilizase el *papel moneda (pagarés)* como forma de pago.

Francia contestó que en el asiento Felipe V había querido equiparar el escudo francés al Real de a ocho mejicano, y ambos a tres libras tornesas, para evitar toda discusión posterior sobre el tipo de cambio de las monedas. Sabiendo que el texto del asiento se había redactado por los financieros de Luis XIV y que el Consejo de Indias no había podido opinar sobre él, causa perplejidad después de treinta años cómo se interpretaba el origen de la fijación de este tipo de cambio tan favorable a

los intereses franceses y el desparpajo de la respuesta, ya conocemos el comentario de los accionistas cuando en las primeras reuniones conocieron el tipo de cambio establecido en el asiento y la equiparación del real de a ocho al escudo francés y ambos a tres libras tornesas, dijeron textualmente que esta equiparación introducía *...une furieuse difference sur tout le traite...*

En cuanto al pago por la compañía en billetes y no en moneda, lo justificaban de la siguiente manera:

> *Los billetes de Moneda en ese tiempo pasavan por Moneda corriente en virtud de los Decretos de su Majestad Cristianisima, la Compañía los recibió en pago de las mercadurías que por su cuenta habían llegado de Indias, y los volvía en los pagamentos que hacia conforme a las condiciones expresadas en dichos Decretos; Si los particulares que habían recibido dichos billetes se han hallado en la obligación de negociarlos con perdida para sus interese particulares eso no puede redundar sobre la Compañía en ninguna manera.*

Nunca las autoridades españolas, ni en 1718, ni en las posteriores reclamaciones que hicieron las autoridades francesas, esgrimieron ante ellas el hecho que los accionistas privados habían aportado las 750.000 libras correspondientes a la participación en el capital del monarca español como aportación propia. El capital suscrito por los accionistas privados había sido de 2.250.000 libras no de 1.500.000. Se habían asignado cada uno de ellos las 15 acciones de 60.000 libras que daban derecho a estar sentados en el Consejo de administración de la compañía y habían podido enajenar cada uno las 30 acciones de 3.000 libras que acompañaban a las acciones de 60.000 libras y podían ser enajenadas. No había habido participación del monarca español en el capital de la Compañía de Guinea y del Asiento.

No esgrimieron este razonamiento porque lo desconocían, sólo habían sido informados por el negociador inglés Gilligan, en 1713, que el capital de la compañía francesa no había sido de 4 millones de libras como se establecía en el asiento francés. Sabemos por los informes de Arnoul a Pontchartrain, que los accionistas privados solo habían entregado 20.000 libras en efectivo de las 150.000 libras que tenían que entregar.

## 1729

En septiembre de 1720 el Regente, duque de Orleáns, anuló la libertad que había otorgado a todos los súbditos franceses para comprar negros en la zona de la costa africana desde Sierra Leona al cabo de Buena Esperanza[150], y concedió en exclusiva a la *Compagnie des Indes* el privilegio que había tenido la Compañía de Guinea y del Asiento. Se justificaba esta decisión porque la gran afluencia de traficantes franceses en esta zona de la costa africana había hecho subir el precio de compra de los negros y había producido una devaluación de las mercancías con las que estos eran comprados.

En 1722 se ceden a la *Compagnie des Indes* todos los fuertes y construcciones francesas de la costa africana. La *Compagnie des Indes* obtuvo el privilegio de monopolio del comercio de tabaco, cacao y café.

En 1729, el gobierno francés realizó nuevos intentos de cobrar una compensación de la corona Española. La Compañía de Guinea y del Asiento ya no existía, pero de esto no se informa a la corona española.

El embajador de Francia en la corte de Madrid, marqués de Brancas, junto a las reclamaciones de la Compañía, entregó una memoria donde se relataba la petición hecha por Le Cordier en su viaje a Madrid en 1714.

En las peticiones de 1729 se carga a la factura a pagar por la corona de España, el coste de la estancia en Madrid de los representantes que la Compañía había enviado en 1714 y en 1718, 29.500 libras. Se pide de nuevo el reintegro de las 750.000 libras que teóricamente habían prestado los accionistas privados a Felipe V para que entrase en el capital de la compañía. Además se añaden los intereses que este préstamo había generado hasta finales de 1728.[151]

En 1729, la petición de indemnizaciones en nombre de la Compañía de Guinea y del Asiento, que ya no tenía ninguna actividad y no existía, iba dirigida a beneficiar a la *Compagnie des Indes*. Terminaba esta petición *...Este es el triste estado en que se halla la Compañía después de veinte y ocho años de trabajo, y de haber consumido sus caudales en un*

150. Du Fresne de Francheville ,Joseph, *Histoire de la Compagnie des Indes.* Paris 1746

151. Archives d'Outre-Mer F/2A/8, *Representacion de la Compañia Francesa del Assiento de Negros.*

*asiento en que ha ejecutado todas las condiciones con toda exactitud y la atención posible a favor de los intereses de S.M.C...*

En realidad las peticiones de 1729 fueron motivadas por un asunto que no tenía nada que ver con la Compañía del Asiento ni con el comercio de esclavos, un asunto que se remontaba a 1719 y concernía a la *Compagnie des Indes*. En 1719 la *Compagnie des Indes* era la compañía todo poderosa francesa presidida por John Law que monopolizaba el comercio exterior francés, y cuyas acciones se cotizaban al alza en Paris.

La fragata *Victoria* de la *Compagnie des Indes ...llegó a principios de 1719 al Puerto de la Habana para carenar, y de allá volver a Francia, el gobernador de la villa quiso aprovechar de esta ocasión para enviar unos Tabacos a España, convino con el capitan que los tomaría a flete para traerlos a Cadiz...este navío salió de la Habana y encontró el 9 de marzo siguiente a veinte leguas en la mar a don Thomas Jacob Capitan de un navío de guerra inglés nombrado el Diamante, quien lo llevo a Nueva York...* donde el capitán inglés vendió el tabaco. No parece muy creíble que la fragata *Victoria* fuese a La Habana a carenar así de vacío.

La *Compagnie des Indes* aprovechó el contencioso de la Compañía del Asiento e hizo presentar una nueva reclamación donde además de todas las peticiones de 1718 referentes al asiento de negros, se añadía el coste de la fallida operación de contrabando de tabaco. Según las cuentas globales, a la compañía en 1729 le salía una deuda a pagar por España de 466.512 libras. Habían introducido en el haber de España los derechos de introducir 3.000 piezas de indias durante los diez años que había durado el asiento, pues según el texto del asiento si se declaraba la guerra los derechos a pagar serían solo por 3.000 piezas de indias y no por 4.000.

De mayo 1712 a mayo 1714 que entró en vigor el asiento inglés siguieron introduciendo esclavos pero no lo reflejaron en su contabilidad bilateral con el rey de España. No introducían en esta cuenta bilateral ninguna cantidad por el beneficio o pérdida comercial de la compañía.

## 1743 y 1756

El gobierno francés en nombre de la extinta Compañía de Guinea y del Asiento realizó un nuevo intento de pedir compensaciones a la Corona española en 1743, y en esta ocasión la factura vuelve a crecer. Los franceses se quejaban que el asiento francés había sido menos ventajoso que el que firmaron los ingleses en 1713.

En 1743 ya habían fallecido los grandes financieros accionistas de la compañía, Samuel Bernard en 1739 y Antoine Crozat en 1738. La compañía no existía pero el ministro de la Marina francés volvió a presentar una nueva reclamación. ¿Cuál fue la razón de esta petición?

En 1743 informaron por primera vez del número de piezas de indias que habían vendido durante el asiento, 17.098 cabezas de negros que una vez realizada la equivalencia llegaron a 13.535 piezas de indias.

En las cuentas globales que presentaron en 1743 introducían novedades. Partían de la cantidad que según ellos debía el rey de España en mayo de 1729, 466.512 libras pero como declaraban haber introducido solo 13.535 piezas de indias, descuentan los derechos pagados en exceso. Esta decisión iba contra el tratado, donde se decía claramente que se llevasen o no se llevasen se debía pagar los derechos por 3.000 piezas de indias en época de guerra, y en época de paz por 4.000 piezas de indias.

Por otra parte añadían los intereses de las 600.000 libras que habían adelantado al rey de España, cuando según el Tratado del Asiento esa cantidad no pagaría intereses, simplemente sería devuelta. La devolución ya se había cargado en el debe de Felipe V en las cuentas de 1718 y 1729, ahora cargaban la nueva partida de los intereses. Añadían en el debe 600.000 libras por haber cedido el asiento España a la compañía inglesa y haberla desposeído de dos años de los tres años extras durante los cuales hubiese podido introducir los esclavos que le obligaba el asiento. Los intereses de las teóricamente 750.000 libras adelantadas por los accionistas privados en mayo de 1702, a diciembre de 1743 se habían convertido en 1.310.146 libras. Se vuelve a reproducir la lista con todos los pagos que ordenó ejecutar el rey de España.

Aparecen en esta cuenta por primara vez unos repartos de intereses por valor de 534.375 libras, que la compañía había realizado a sus accionistas el 15 de marzo de 1714, el 10 de octubre de 1715, el 12 de

marzo de 1717, el 27 de mayo de 1719 y el 20 de noviembre de 1725. Más parece unos pagos por la liquidación de la compañía.

El gobierno francés en nombre de la compañía reclamaba en 1743 3.235.771 libras, y una cantidad adicional de 1.246.536 libras que dejaban a la benevolencia de SM. En total 4.482.307 libras. La cantidad adicional era una compensación por los 14 navíos que la compañía decía haber perdido durante los años de la guerra, que teóricamente pertenecían a Luis XIV.

Insistía en sus peticiones que esta cantidad había sido pactada con *Monsieur Orry* (¡pobre monsieur Orry si hubiese visto cómo se manejaba su nombre!) y a estas alturas de la historia la reclamación del gobierno francés finalizaba recordándole a Felipe V, que gobernaba en España gracias al apoyo de su abuelo y de los financieros franceses.

> *Ce n'est point dans la vue d'aucun profit que la Compagie implore la Justice de Sa Majesté Catholique, c'est la seule necessité où elle se trouve réduite après quarante-deux années écoulées, de recouvrer une partie des sommes immenses qu'elle a employées pour l'exploitation de son traité pour le compte de Sa majesté, Elle n'a pas non plus dessein de faire valoir le mérite des secours qu'elle a fournis pour le service de Sa majesté dans les conjonctures de besoins les plus pressans, elle lui demande simplement justice, suivant les conditions d'un Traité d'une exécution réciproque.*
>
> *La Compagnie, pleine de confiance dans la Religión & l'équité de Sa Majesté, ose espérer qu'elle voudra bien rendre justice aux Interesés & à un nombre considérable d'Actionnaires de ce Traité, pour les tirer de la situation extrême et digne des attentions & de la piété de Sa majesté, où ce retardamente de Justice les a conduit depuis un si grand nombre d'années.* [152]

152. Archives d'Outre-Mer, F/2A/11,*MEMOIRE pour accompagner le Compte que la Compagnie Francoise de l'AsIsento des Négres, rend au Roi d'Espagne, des dépenses & avances qu'elle a faites pour Sa Majesté Catholique depuis le premier May 1702, que son Traité a commencé à avoir lieu, jusques &compris le dernier Decembre 1743.*
(*...la Compañía implora justicia a Su Majestad Católica, no para conseguir un beneficio, solo por la situación en la que se encuentra sumida después de cuarenta y dos años que han pasado y la necesidad de recuperar una parte de las cantidades ingentes que empleó en la explotación*

A pesar de todos sus monopolios la *Compagnie des Indes* no tenía los resultados económicos que se esperaba de ella. Algunos de sus tráficos generaban pérdidas. El monopolio del tráfico de esclavos en la costa occidental africana nunca lo pudo mantener y había dejado entrar en este tráfico a comerciantes de Saint Malo, Nantes y Rouen.

En junio de 1747, la *Compagnie des Indes* solicitó a la corona francesa que le sufragase las perdidas de ciertos tráficos. En concreto, le solicitó que le concediese 5.800.000 libras para enjuagar las pérdidas del tráfico africano *...comme la Compagnie est mal payée des Negres qu'elle transporte & qu'elle se trouverait dans la impossibilité de continuer ce comerce si sa Majesté n'avait la bonté de l'aider pour se faire payer de plus de 5.800.000 livres qui lui sont dues pour ce objet...*[153]

El ministro de la Marina francés pensó que si resucitaba las reclamaciones de la Compañía de Guinea y del Asiento a España, con lo que cobrase podría acudir en ayuda de la *Compagnie des Indes*.

En 1756 el conde de Maurepas, nieto de Pontchartrain, y como él, ministro de la Marina solicitó un informe a un intendente *des Armées Navales*, el señor Normand al que se sometió el expediente.

Normand informó que las pretensiones en nombre de la compañía no le parecían fundadas. Faltaban muchos documentos justificativos. Se había aplicado un tipo de cambio que sobrevaloraba las partidas en un 50% y no se podían seguir cargando intereses al capital que teóricamente se le prestó a Felipe V. Estos intereses debían de haberse cargado hasta mayo de 1712.

Normand pensaba que los directores de la compañía habían sido tratados favorablemente.

---

*de su tratado por cuenta de Su Majestad. No intenta hacer valer sus méritos por los servicios que suministró para el servicio de Su Majestad cuando la coyuntura era acuciante. Le pide simplemente justicia acogiéndose al contenido de un tratado de mutuo cumplimiento.*
*La Compañía confiando en la religiosidad y sentido de la equidad de Su Majestad se atreve a confiar que quiera hacer justicia a los interesados y a un número considerable de accionistas de este tratado, para que salgan de la situación de extrema necesidad en la que se encuentran, situación digna de merecer la atención y piedad de Su Majestad, a la que han llegado debido a que no se ha hecho justicia con ellos durante tantos años).*

153. Morellet, André, *Mémoire sur la situation actuelle de la Compagnie des Indes.* Junio 1769.

A pesar de todas sus razones el ministro de la Marina le solicitó que fijase una cantidad como compensación. Normand metió tijeras y redujo drásticamente la cantidad solicitada. Explicaba en su informe desde Versalles *...il nous a paru indispensable de faire cesser les interets a une certaine epoque, celle qui nous a paru la plus convenible meme pour la Compagnie de l'assiente a été l'epoque de l'arreté du compte 22 may 1719...d'autant plus que le terms de la société entre le Roy et la Compagnie de l'assiente avoit un terme fixe, et qu'on ne nous a d'ailleurs produits aucun titre pour exiger des semblables interets.*[154]

Este cálculo solicitado por el conde de Maurepas, fue enviado a Jose Campillo[155] entonces Secretario de Estado de Marina e Indias.

Estas peticiones francesas en fecha tan tardía venían motivadas, por las peticiones de ayuda de la *Compagnie des Indes* y por la firma de una Convención entre España e Inglaterra en octubre de 1750, en la que Inglaterra abandonaba el asiento de negros y recibía por ello una compensación de 100.000 libras esterlinas de la corona española.

Los franceses debieron de pensar que si España pagaba una compensación a los ingleses, por qué no desempolvar sus peticiones de 1729 y 1743. En 1770 cuando la corona francesa clausura la *Compagnie des Indes* seguía coleando el asunto de las reclamaciones a la corona española.

No tenemos constancia de cual fue el resultado económico de la compañía, pero al hacer repartos entre los accionistas entre 1714 y 1725 parecen que estaban liquidando la Compañía con beneficios, de los que asignaron una pequeña parte a Felipe V.

154. Archives d'Outre-Mer, F/2A/11. (*... me ha parecido indispensable dejar de cargar los intereses a partir de una cierta fecha, la fecha que me ha parecido más conveniente, aún para la Compañía del Asiento, es la fecha en que cerraron sus cuentas, el 22 de Mayo de 1719... teniendo en cuenta que el acuerdo entre el Rey de España y la Compañía del Asiento tenía un plazo fijo y que además no se me ha mostrado ni he encontrado ningún documento para exigir tales intereses...)*

155. Archives d'Outre-Mer, F/2A/9

# CAPÍTULO VII

## LOS PRIMEROS AÑOS DE LA *SOUTH SEA COMPANY*[156]

### LA *SOUTH SEA COMPANY* Y EL ASIENTO DE NEGROS

La *South Sea Company* se creó en 1711 como *Company of Merchants of Great Britain, trading to the South Seas and other parts of America and for encouraging the fisheries and satisfying public debts by the establishments of this corporation*. Su actividad más importante iba a ser lo que aparecía al final de su nombre, *satisfying public debts*, pero había que darle una actividad comercial además de financiera.

Por ley el Parlamento le reservó el derecho de comerciar con las Indias españolas. El acta de creación recoge la cláusula del Tratado de

156. Donan, Elizabeth *The early days of the South sea Company, 1711-1718. Journal of Economic&Business History.* May 1930.
Sperling, John G., *The South Sea Company.An Historical Essay and Bibliogrphical Finding List.* Baker Library Harvard Graduate School of Business Administration 1962.
Sorsby, Victoria Ann, *British trade with Spanish America under the assiento 1713-1740*, tesis doctoral presentada en la Universidad de Londres en 1976 que puede consultarse en la Bibilioteca del Institute of Historical Research, bajo la signatura 9595.

Comercio firmado entre Inglaterra y el Archiduque por el que se le concedía a Inglaterra la exclusividad de comerciar con las Indias españolas.

Todo el mundo en Inglaterra era consciente de las ganancias que estaba obteniendo la compañía francesa *Compagnie de la Mer du Sud* comerciando directamente con la costa del Pacífico de América del Sur. Los ingleses quisieron emular las ganancias de los financieros de Luis XIV.

Hubo cuatro suscripciones de capital y las acciones de la compañía empezaron a cotizarse en la Bolsa de Londres.[157] A finales de 1711 aparecían ya las cotizaciones de la *South Sea Company* junto con las del *Bank of England* y *East Indian Company* en la *Gazette d'Amsterdam*, cuando la compañía ya había procedido a retirar deuda del mercado cambiándola por acciones pero aun no había iniciado ninguna actividad comercial.

El acta de creación de la *South Sea Company* designaba a Robert Harley, gobernador de la compañía, y a Henry Saint-John, subgobernador, y nombraba 30 directores de diversa extracción. Tanto el gobernador como el subgobernador eran los dos secretarios de estado con los que gobernaba la reina Ana.

La compañía se creaba con un capital de 9 millones y medio de libras esterlinas, que era el monto de la deuda que quería el gobierno retirar del mercado, deuda que se había emitido a noventa años. La conversión de deuda en acciones se hizo a la par. A diciembre de 1713 se había retirado del mercado 9.177.968 libras

El gobierno prometía a la compañía una asignación del presupuesto de 550.000 libras anuales para pagar los intereses al 6% de la deuda canjeada, y una asignación de 8.000 libras para gastos de administración. Estas asignaciones no se recibieron y a los tenedores de la deuda canjeada se les pagó los intereses con bonos en 1712, 1713 y 1724 y con acciones en 1716. En realidad este capital de la compañía era ficticio, la compañía no tenía fondos para empezar a financiar su actividad mercantil.[158] Por otra parte un capital de 9 millones hubiese sido totalmente desproporcionado para una sociedad por acciones que se dedi-

157. BL, Ms Add 25559. Memorials.

158. Dickson, P.G.M. *The financial revolution in England: a study in the development of public credit 1688-1756* London 1967

case a la actividad de comerciar con la América española. Es posible que 500.000 libras del capital de la compañía perteneciesen a la corona.

Los 30 directores que nombró el gobierno como representantes de los accionistas eran ricos comerciantes de Londres con variados intereses mercantiles, unos más cosmopolitas que otros. El más rico y cosmopolita de todos ellos era el hugonete Theodore Janssen que antes de la especulación de las acciones tenía 300.000 libras en el capital de la compañía. Le seguía en riqueza Lambert Blakwell y Jacobsen, comerciante con intereses comerciales en el Báltico y originario de Hamburgo. Tres de los directores, Chapman, William y Morley comerciaban habitualmente con España. Cuatro directores eran miembros de la Cámara de los Comunes.

Podemos decir que los directores representaban a la oligarquía financiera del Londres mercantil. Estos 30 directores también hubiesen sido excesivos para una compañía que se iba a dedicar a transportar negros a la América española y enviar un navío cargado de mercancías al año, y el pago de sus sueldos una carga excesiva para los gastos de explotación.

La primera sede de la compañía ocupó dos edificios situados entre Broad Street y Threadneedle Street; mas tarde la compañía compró edificios adyacentes y construyó un magnífico edificio de tres plantas en la misma calle para la sede de la compañía, la *South Sea House*. Cuando Daniel Defoe escribe su obra *A tour through the whole island of Great Britain* (1724-1726), las obras de la nueva sede no se han acabado. Informa Defoe: *...This building, they assure us, will cost the company from ten to twenty thousand pounds, that is to say, a very great sum.*[159]

El pleno de consejo de directores trataba asuntos generales, los demás asuntos eran tratados en comités específicos. Recién creada la compañía, los directores se reunían una vez a la semana y se les pagaba por asistir a las reuniones. Se crearon los siguientes comités: compras y almacenes, navegación, tesorería, contabilidad, correspondencia y personal.[160]

Los ingleses creían, calentados por la prosa de Daniel Defoe, que el mercado de la América española, ofrecía unas posibilidades de enri-

---

159. Defoe, Daniel *A Tour through the whole island of Great Britain.* Peguin Books 1971, *Letter 5, City of London.*

160. BL, Ms. Add. 25494, Court Minutes .

quecimiento ilimitadas. El acta de creación refleja las condiciones de los pactos que se realizaron con el Archiduque como compensación por haberle apoyado en la Guerra de Sucesión.

El *motto* de la cota de armas de la nueva compañía era *A Gadibus usque Auroram* (desde Cádiz hasta la Aurora). Indicando que los territorios de la compañía empezaban en Cádiz y terminaban donde empezaba la zona de influencia de la *East Indian Company,* porque geográficamente desde Cádiz se viaja al sol poniente.

Además la nueva compañía sería una nueva institución financiera que competiría con el Banco de Inglaterra y con la *East India Company* en captar ahorro del público y conceder préstamos al gobierno y sobre todo que retiraría deuda pública del mercado convirtiéndola en acciones de la compañía. El gobierno se comprometía a ingresar anualmente en las arcas de la compañía una cantidad para que pagase los intereses de deuda convertida en acciones, como si fuese un dividendo de las acciones, pero no se pagaría el mismo tipo de interés que tenía la deuda (este interés se rebajó del 8% al 6% y posteriormente después del estallido de la burbuja al 3%). Los tenedores de la deuda eran conscientes que iban recibir un interés mas bajo por el dinero que habían prestado a la corona, pero como contraposición podían vender sus acciones en la Bolsa de Londres y recuperar su dinero. Así parecía que todo el mundo ganaba.

En 1712 los directores de la *South Sea Company* querían enviar a Sudamérica una fuerza expedicionaria de 20 navíos de guerra y 20 navíos de carga para conquistar asentamientos y empezar a comerciar con la América española y solicitaron a la reina Ana estas embarcaciones. La reina Ana no les contestó porque se estaba negociando los términos de la paz de Utrecht. La compañía había comprado mercancías para enviar a las Indias españolas, y las tenía almacenadas.

No estaba en la mente de los directores de la compañía dedicarse al comercio de esclavos, sino solo comerciar con la América española y montar asentamientos, en la costa y en el interior, porque desde Jamaica los comerciantes ingleses estaban ya surtiendo de mercancias de contrabando a todo el Caribe español.

En las negociaciones previas a Utrecht los franceses dan la vuelta a este proyecto inglés y ofrecen a los ingleses el asiento de negros con la América española. Era muy peligroso para su *Compagnie de la Mer du*

*Sud*, la existencia de la *South Sea Company* tal y como estaba diseñada. Los franceses pretendían que podrían continuar realizando su contrabando por el Pacífico.

En junio de 1713, una vez que Inglaterra firmó el asiento de negros con España, la reina Ana notificó a la *South Sea Company*, que le ofrecía el asiento de negros negociado.

El asiento incorporaba como novedad la posibilidad de enviar un navío de 500 toneladas una vez al año, cargado de mercancías que no pagarían ningún tipo de arancel a su llegada a los puertos de las Indias españolas, pero en Utrecht se había eliminado la posibilidad que la *South Sea Company* pudiese comerciar libremente con cualquier puerto de las Indias españolas. Los directores agradecieron a la Reina su ofrecimiento pero al conocer las condiciones del asiento no quisieron aceptarlo. Sin embargo el asiento era la única manera que la *South Sea Company* tenía de comerciar legalmente con la América española.

Durante el siglo XVII, el interés de los ingleses en el tráfico de esclavos se había intensificado al adquirir colonias en las Indias Occidentales y convertir sus islas del Caribe en explotaciones azucareras (la primera fue Barbados y posteriormente la mayor productora de azúcar fue Jamaica).

En 1663 se había creado en Inglaterra la *Company of Royal Adventurers of England trading to Africa*, una sociedad por acciones a la que se otorgó el privilegio del monopolio de tráfico y comercio con la costa occidental de África. Su gobernador fue el duque de York, hermano del rey ingles Carlos II quien poseía acciones de la compañía. A pesar de su romántico nombre, su objetivo era llevar esclavos negros a Barbados. Para celebrar su creación se acuñó una moneda de oro a la que se llamó *guinea*.[161] Tenía la compañía el privilegio de marcar a sus negros con las iniciales de su gobernador *DY*. Esta compañía tuvo un contrato para vender esclavos a los asentistas españoles, Grillo y Lomelin. La compañía cotizaba en la Bolsa de Londres, pero no tuvo éxito en su gestión y terminó cerrando.

En 1672 se concedió el privilegio del monopolio del comercio con la costa occidental africana desde el Cabo Blanco al Cabo de Buena

161. Mannix, Daniel P. and Cowley, Malcom *Black Cargoes. A* History *of the Atlantic Slave Trade: 1565-1865*. 1962

Esperanza por cien años a la *Royal African Company*, otra sociedad por acciones que también cotizaba en la Bolsa de Londres. En África compraban oro, marfil, cera y caucho para Inglaterra y esclavos para las colonias inglesas en América. La *Royal African Company* firmó contratos de suministros de esclavos con otro asentista de la corona española, Porcio.

Entre 1670 y 1680 el precio de un esclavo de buena salud en la costa africana podía estar en torno a las 3 libras esterlinas. En 1712 ese precio subió a 10 libras esterlinas, pero mientras que en Barbados se vendían en 1685 a 15 libras y en Jamaica en 16 libras, la *Royal African Company* los vendía a los españoles a 23 libras en esos años. Muchos propietarios de haciendas en Barbados y Jamaica pagaban los esclavos a plazos, contraían deudas con la compañía en libras esterlinas, pero saldaban las deudas en reales de a ocho, o peso fuertes.

En 1689 se despojó a la *Royal African Company* de su monopolio de comercio con las costas africanas, como una de las consecuencias de la *Glorious Revolution*[162]. A partir de esa fecha cualquier comerciante británico podía viajar a las costas africanas a comprar esclavos, solo debía de abonar a la corona un 10% del total de las exportaciones que sacaba de Inglaterra para la compra de productos necesarios para intercambiarlos por esclavos en las costas africanas. En 1712 este impuesto del 10% se eliminó. La *Royal African Company* continuó existiendo pero su época de esplendor terminó en 1689. El libre comercio en el tráfico de esclavos potenció como puertos negreros a Bristol y Liverpool.

La actitud de los inversores británicos hacia los valores africanos de la Bolsa de Londres a finales del siglo XVII, se puede calificar como de un cauto optimismo, lo que pudo seducir a los compradores de las acciones de la *South Sea Company* debió de ser la posibilidad de comerciar con la América española, no la de ir a comprar esclavos a África.

Se le ofreció a la *South Sea Company* el monopolio de introducir esclavos negros en la América española, pero en la costa africana deberían competir para comprarlos con la *Royal African Company*, y con todos los comerciantes privados ingleses que se dedicaban a este negocio, además de los franceses, holandeses y portugueses.

162. Davies, K.G. *The Royal African Company* 1957.

THE

# ASSIENTO;

OR

# CONTRACT

FOR

Allowing to the Subjects of *Great Britain* the Liberty of Importing NEGROES into the *Spanish America*.

---

Sign'd by the CATHOLICK KING at *Madrid*, the Twenty sixth Day of *March*, 1713.

---

By Her Majesties special Command.

---



---

*LONDON*,

Printed by *John Baskett*, Printer to the Queens most Excellent Majesty.
And by the Assigns of *Thomas Newcomb*, and *Henry Hills*, deceas'd. 1713

Portada del texto inglés del Asiento firmado por Felipe V, "que permite a los súbditos de Gran Bretaña la libertad de importar negros a la América española". *British Library. 103.k.1*

El asiento de negros no se había negociado por nadie conectado con la *South Sea Company* y como se había partido de un texto similar al texto del asiento francés, había una serie de contradicciones entre cómo funcionaba la *South Sea Company*, una sociedad por acciones que cotizaba en la Bolsa de Londres y la compañía que se describía en el texto del asiento que se iba a hacer cargo del comercio de negros, en la que un 25% del capital iba a pertenecer a la reina Ana, otro 25% a Felipe V, y el resto a inversores privados, sin contemplar que las participaciones fuesen a cotizar en ninguna bolsa de valores, por la sencilla razón de que en Paris no existía en esos años ese tipo de mercado. Solo existían Bolsas de Valores en Ámsterdam y Londres.

¿Cómo se compaginaba esta compañía con la *South Sea Company*? Esta cláusula del asiento se había copiado del asiento francés.

Luis XIV necesitaba los beneficios de la Compañía de Guinea y del Asiento para financiar la guerra y sobre todo para añadir plata española a la escasa circulación monetaria del interior de su país. Los financieros franceses idearon la participación en el capital de Felipe V abultando de manera escandalosa la cuantía del capital social de la compañía y por lo tanto la aportación del monarca español, indicándole que le adelantarían el capital por lo que tendría que pagar el 8% de interés. Así de golpe se garantizaba unas transferencias de la corona española a la compañía.

La aceptación del asiento se discutió en una reunión del consejo de directores de la *South Sea Company* de 24 de febrero de 1714, y no se aceptó. La compañía no aceptó el asiento hasta el 26 de marzo de 1714. Realmente sin el asiento no se podía comerciar con la América española, pero se le estaba ofreciendo un monopolio para introducir esclavos negros en la América española a una compañía que se había constituido con otros fines.

El Gobernador de la Compañía había sido hasta 1714 Robert Harley, lord Oxford, que fue quien la creó. Con la llegada de la casa de Hanover el gobernador pasó a ser el príncipe de Gales, y en 1717 el puesto de Gobernador pasó al rey Jorge I, después de su fallecimiento, fue su sucesor Jorge II el Gobernador de la *South Sea Company*.

No se modificó nunca la cláusula en la que se fijaba la participación del monarca español en el capital de la compañía. El 24 de noviembre de 1714 Monteleón apremia a la compañía a entregar al rey de España

los 200.000 pesos escudos tal y como figuraba en el asiento, los directores le contestaron que ya que el rey les tenía que entregar 1.000.000 de escudos para entrar en el capital de la compañía no tenía sentido que ellos le tuviesen que adelantar 200.000 escudos, que lo lógico es que el rey de España les entregase solo la diferencia y tenían toda la razón del mundo[163].

De hecho los directores consideraron que la cantidad que necesitaban para poner en funcionamiento el asiento de negros y el navío anual era de 400.000 libras esterlinas, equivalentes a unos 2 millones de pesos escudos, muy lejos de los 4 millones de escudos que fijaba el texto del asiento como capital de la compañía que se haría cargo del asiento de los que el rey de España debía de aportar 1 millón de pesos escudos.[164]

El consejo de directores de la *SSC* creó un comité específico para tratar los temas del asiento que se reunía dos veces por semana. Lo primero que hizo fue traducir al inglés el texto del asiento e imprimir 1.000 copias. El consejo de directores pidió al comité del asiento que indagase si el rey de España iba a enviar a Londres algunos ministros para llevar la representación de sus intereses en la compañía, y que preguntase quiénes iban a ser y cuándo llegarían. [165]

El Consejo de directores le pidió al comité del asiento que no firmase con ninguna compañía contratos para el suministro de negros, con vigencia superior a un año. En 1713 y 1714 firmaron el suministro de negros con la *Royal African Company*.

El primer representante que tuvo la Corte española en la Compañía fue un ingles, Arthur Moore, miembro del *Board of Trade and Plantations*. Este organismo asesoraba al secretario de estado Bolingbroke, sobre todo lo relativo al comercio con África y las colonias. Bolingbroke amigo de Arthur Moore, le recomendó al marqués de Monteleón. Se le nombró representante el 17 de abril de 1714. No parece que fuese la persona adecuada para defender los intereses de la corona española en la compañía. Arthur Moore había actuado

163. BL, Ms. Add 25562, Special Letters

164. BL, Ms Add. 25.559, Memorials. 4 millones de pesos escudos o reales de a ocho americanos equivalían a 900.000 libras esterlinas

165. BL, Ms. Add. 25495, Court Minutes,

de intermediario en las negociaciones del asiento y del tratado de comercio.[166]

Hubo problemas con él y sus actividades comerciales y fue destituido. Parece que envió mercancías, para su propio provecho, en uno de los navíos que transportó a los factores de la compañía a los puertos americanos. Al ser amigo de Bolingbroke, al llegar el nuevo monarca Jorge I se le destituyó del *Board of Trade and Plantations*.

El 18 de julio de 1717 Miguel Fernández Durán, Secretario de Despacho de Marina e Indias, comunicó a la corte inglesa que Guillermo Eon, caballero francés afincado en Cádiz, sería el representante del rey de España en el consejo de directores de la Compañía. Como méritos llevaba consigo ser caballero de la orden de Alcántara. Guillermo Eon llegó a Londres el 22 de septiembre de 1717. No hablaba ingles, y si bien el francés era el idioma político, el inglés era el idioma de la City, y de la *South Sea Company*. Eon tuvo que utilizar los servicios de un intérprete. Tuvo muchas dificultades para conseguir la información sobre el número de negros desembarcados que se le solicitaba desde Madrid. Como se verá mas tarde la elección no fue óptima.

En junio de 1714, los Comunes pidieron a la reina que el 25% de sus ganancias en el asiento se lo cediese a la compañía para disminuir las deudas de la nación y la Reina aceptó pero asignó esa participación a dos personas que resultaron ser hombres de paja de otros intereses.

La Cámara de Lores volvió a insistir en que el porcentaje de las ganancias de la reina revertiese realmente a la compañía y no fuese a personas intermedias y eso fue al final lo que ocurrió. El 19 de julio de 1714 los directores expresaron a la Reina su gratitud por otorgarles su parte en el negocio.

La compañía también pidió que el 7,5 % de los beneficios asignados a Manuel Manases Gilligan revirtiesen a la compañía. Pero ningún director se atrevió a llevar esta petición a la reina.

No se sabe exactamente a quién representaba Manases Guilligan, a quién en el contrato del asiento le reservaba el 7,5 % de los beneficios de la compañía. Se decía que era por las gestiones que había realizado durante la negociación del asiento en Madrid, y que representaba los intereses del ministro Bolingbroke.

166. House of Lords Record Office, HL/PO/JO/10/6/251, 29 JUNIO 1714

Finalmente, fue Felipe V quien otorgó a Manuel Manasses Gilligan, agente de la reina Ana que había estado negociando el contenido del asiento en Madrid, una renta anual de 2.000 pesos escudos con cargo a sus beneficios en el asiento. Esta renta se revalidó en 1723. Gilligan se marchó a Barbados donde falleció en 1725.[167]

La Compañía llegó a un acuerdo con la *Royal African Company* para el suministro de negros. La compañía decidió montar factorías para la recepción de negros en Cartagena, Veracruz, Panamá, Portobelo y Buenos Aires. Estas factorías contarían con un equipo de seis personas, un responsable de la factoría, un contable, un secretario, dos asistentes y un médico. También se decidió montar factorías en La Habana, y en Santiago de Cuba que tendrían solamente un contable y un médico.

Depósitos de negros se tendrían en Jamaica y Barbados. Estos depósitos estarían en manos de agentes de la compañía (tres agentes en Jamaica y dos en Barbados). Estos agentes tuvieron una remuneración fija durante los primeros años de la compañía. Posteriormente el depósito de Barbados se cerró y los agentes de Jamaica quedaron reducidos a dos, cobrando una comisión del 4% sobre la venta de los esclavos.

El responsable de la factoría de Panamá cobraría 5.000 pesos al año, el de Cartagena 4.000 pesos y el de Portobelo y Buenos Aires 2.000 pesos. El total del gasto de funcionamiento de todas las factorías se calculó en 57.300 pesos.

Durante 1713 y 1714 siguieron los franceses introduciendo esclavos en la América española. Las factorías inglesas en los puertos de las Indias españolas no quedaron montadas hasta 1715 que es cuando empiezan a llegar los primeros esclavos enviados por la *South Sea Company*.

El primer representante de la compañía en Madrid fue Thomas Bowles que cobraba 3.000 pesos de sueldo más 1.000 de gratificación extra. La compañía también nombró a Uzardi que había sido el representante en la corte española de la compañía francesa del asiento. El nombramiento de Uzardi fue aprobado por el embajador Lexington.

Uzardi trabajó para la *South Sea Company* hasta su muerte.

Una de las primeras gestiones de Uzardi fue comunicar a los directores de la compañía, en septiembre de 1714, que los miembros del Con-

167. AGI, Indiferente General, leg. 2790

sejo de Indias que componían la Junta de Negros, querían empezar a cobrar su salario, como lo recibían de la compañía francesa del asiento. Uzardi informó a la sede de Londres, que los consejeros continuamente se lo estaban recordando. Querían cobrar contando a partir del 1 de mayo de 1713 y querían recibir la misma cantidad que cobraban de la compañía francesa. Uzardi convenció a los consejeros de Indias que cobrasen a partir del 1 de mayo de 1714 que era cuando había entrado en vigor el asiento, al no haberse publicado la paz hasta entonces. Los consejeros de Indias aceptaron la propuesta de Uzardi. Gilligan les había informado que Uzardi se ocuparía de todo lo relativo a sus sueldos. Esta petición se leyó en la reunión de directores del 21 de octubre de 1714.[168]

Las peticiones que los miembros de la Junta de Negros del Consejo de Indias habían realizado en 1714 al representante de la Compañía, Uzardi, de que querían que la compañía les pagase lo que habían venido cobrando del asiento francés, no fueron atendidas por el comité de directores de la compañía hasta junio de 1716, cuando pensaron que las dificultades en las relaciones con la corte de Madrid podían tener su origen en el hecho que la compañía no estaba pagando los emolumentos que los anteriores asentistas pagaban a los altos cargos del Consejo de Indias. El Comité de *Correspondence* en su reunión del 13 de junio de 1716 aprobó los siguientes sueldos a pagar en Madrid todos los años:[169]

- El Presidente del Consejo de Indias como protector del asiento cobraría 2.000 pesos al año.
- Los Componentes de la Junta de Negros, en total tres consejeros, un fiscal y un secretario cobrarían 600 pesos cada uno.
- El oficial de la Secretaría del Consejo, que redacta las cedulas para los barcos de la compañía, 300 pesos.
- El ayudante del fiscal que despacha todos los problemas del asiento 100 pesos.
- Al secretario del presidente por ayuda para que su jefe firmase los papeles que concernían a la compañía 100 pesos.
- Para comprar en navidades regalos (chocolate, azúcar, velas, lino) para distribuir entre los empleados subalternos, 1.000

168. BL, Ms. Add. 25.562, Special Letters.

169. BL, Ms Add 25550, Minutes of Committee of Correspondence.

pesos. Se comentó en la reunión que los anteriores asentistas que precedieron a los franceses dedicaban un presupuesto mayor para estos regalos a los empleados subalternos.
- Para los ordenanzas y porteros 400 pesos.

En total 6.900 pesos. También se fijó el sueldo de 1.000 dólares[170] al año para el nuevo agente en Madrid, Uzardi.

Mas tarde, se dio el caso, como ocurrió durante el asiento francés, que personajes que cobraban por pertenecer a la Junta de Negros del Consejo de Indias y hasta el mismo Presidente del Consejo de Indias quisieron seguir cobrando los emolumentos pagados por la compañía del asiento una vez que habían abandonado sus puestos en el Consejo de Indias, esto ocurrió con Antonio Valcárcel que pasó al Consejo de Castilla y con el marqués de Ribas que cobraban sus asignaciones en monedas de oro, como *ayuda de costa* y que quisieron seguir cobrando cuando abandonaron el Consejo de Indias.

Francisco Stratford, agente por entonces de la compañía del asiento en Madrid, argumentaba que si seguían cobrando ellos, no podrían cobrar los que se incorporasen al Consejo de Indias para sustituirles, a pesar de ello, el marqués de Ribas siguió cobrando de la compañía hasta su fallecimiento en octubre de 1726, 150 doblones de a dos escudos de oro.[171]

El cobro de estas *ayudas de costas* como eufemísticamente se les llamaba, iba en contra de las Leyes de Indias. La normativa recogida en el Titulo tercero, del Libro II, que regula las funciones, deberes y prerrogativas del Presidente y de los Consejeros de Indias, establece claramente que ni el Presidente del Consejo ni sus ministros pueden recibir dádivas, préstamos ni presentes.

La compañía iba a pagar un sueldo a los gobernadores de los puertos de las Indias donde iba a establecer factorías, que actuarían como jueces conservadores del asiento. Este sueldo que iba a ser superior al sueldo que recibían de la hacienda española.

---

170. Los ingleses utilizaban la palabra *dólar* para designar al peso escudo o real de a ocho.

171. AGI, Contaduría, leg. 266

También se recibió en la sede de Londres en septiembre de 1714, una carta del presidente de la Casa de Contratación, don Andres Roldan, que no llegó por conducto de Uzardi, en la que expresaba su deseo de ser nombrado juez protector del asiento, asegurando que por costumbre la presidencia de la Casa de Contratación llevaba pareja el cargo de juez protector del asiento. El presidente de la Casa de Contratación les informaba *...I shall be very ready to serve you.*[172] Ese puesto se asignaba en el contrato del Asiento al Presidente del Consejo de Indias.

La Corte de Madrid se refiere a la *South Sea Company* con diferentes nombres, a veces la llama Compañía Real de Inglaterra, o Compañía Real de la Gran Bretaña, Real Compañía del Asiento y también Compañía de la Mar del Sur. La corte británica en sus comunicaciones a Madrid, cuando escribe en francés la denomina, *Compagnie Royale de l'Assiento*, y cuando se cartean en inglés con la embajada, *Royal Asiento Company of England*

El tráfico de esclavos y comercial de la compañía estuvo suprimido en los periodos en los que las dos coronas se declararon la guerra. Estos periodos fueron, de 1719 a 1721, de marzo de 1727 a 1729 y a partir de septiembre de 1739.

Cuando se declaraba la guerra, las autoridades españolas se incautaban de las pertenencias de la compañía en las diferentes factorías (estas incautaciones recibían le nombre de *Represalias)*. Los oficiales españoles apuntaban con todo detalle el valor de lo incautado.

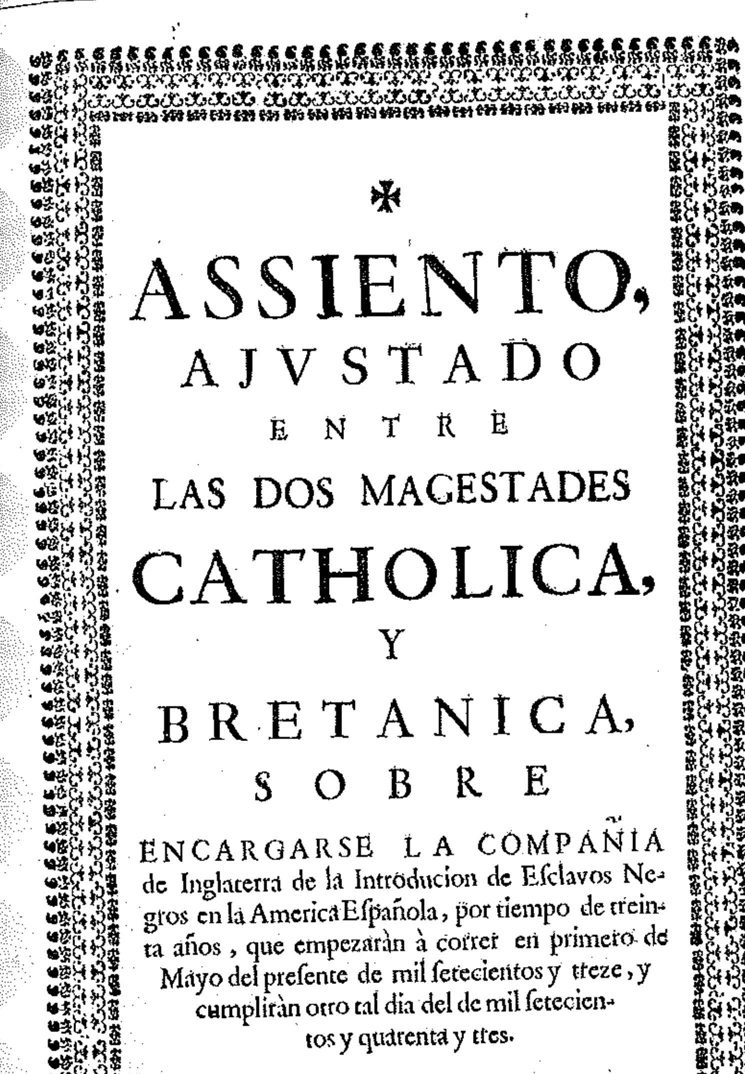
## Comité de Correspondencia

Uno de los comités que se crearon desde el inicio de las operaciones de la Compañía fue el comité de *Correspondence* que mantenía las relaciones con las factorías y expedía las órdenes e instrucciones a los comandantes de los navíos.[173]

Las actas de este comité solo tratan del tráfico de negros, mientras que las actas del Consejo de directores solo trataban de la conversión de

172. BL, Ms, Add. 25562, Special Letters.

173. BL, Ms. Add. 25550, Minutes of Comittee of Correspondence.


✠

ASSIENTO,
AJVSTADO
ENTRE
LAS DOS MAGESTADES
CATHOLICA,
Y
BRETANICA,
SOBRE
ENCARGARSE LA COMPAÑIA de Inglaterra de la Introducion de Esclavos Negros en la America Española, por tiempo de treinta años, que empezaràn à correr en primero de Mayo del presente de mil setecientos y treze, y cumpliràn otro tal dia del de mil setecientos y quarenta y tres.

Portada del texto del Asiento firmado con la compañía de Inglaterra. *Ministerio de Cultura. Archivo General de Indias, Indiferente General, leg.2799*

la deuda en acciones, fijaban el tipo de interés de bonos y dividendo de las acciones. Se podría decir que parecen los órganos de dos compañías diferentes.

Este comité estaba presidido por José Martín y lo componían 4 directores. Jose Martín había sido director de la *Royal African Company*, por eso seguramente los dos primeros años la *South Sea Company* contrató el aprovisionamiento de esclavos con la *Royal African Company*. José Martin también había negociado como plenipotenciario inglés el Tratado de Comercio con Francia en Utrecht. Por su apellido podría ser un sefardita, instalado en Londres.

Si el asiento se había firmado en Madrid el 13 de marzo de 1713, el 27 de octubre José Martín ya estaba dando órdenes a los barcos para ir a las costas de África y América. El primer barco que zarpó de África fue el *Saint Mark* capitaneado por Folgard con 280 negros. Durante el resto del 1713 dejaron África la fragata *Windsor* con 450 negros y la *Canada Gally* con 500 negros.

Los primeros barcos que salieron de África llegaron a Jamaica y Barbados antes que finalizasen todas las formalidades para la puesta en marcha del asiento, así es que no se pudieron dirigir a las factorías recién montadas y recibieron órdenes, primero para que vendiesen los negros en Jamaica, pero ante la noticia que el precio del negro en Jamaica era más bajo que en Barbados, ordenó el Comité a su agente en Barbados que los vendiese en esa isla a 24 libras por cabeza. En Jamaica existía un impuesto de dos libras por cada negro que salía de la isla y estaban dispuestos a mantener este impuesto a la exportación de negros a la América española. Jamaica había sido el gran suministrador de negros a la América española y sus comerciantes no vieron con buenos ojos que la *South Sea Company* con su monopolio de suministro les quitase ese comercio. Se recordó a los agentes que debían de marcar a los negros antes de venderlos.

Durante 1713 la Compañía realizó gestiones para enviar dos barcos con pertenencias para montar las factorías (el *Bedford* para Cartagena y Portobello, y el *Elizabeth* para Veracruz). Ya desde el principio se vislumbraba, por las opiniones que se reflejan en las actas, que la compañía estaba más interesada en el barco que iba a enviar cada año con mercancías que en el tráfico de esclavos, que este tráfico era una obligación que se les imponía.

La compañía distribuyó el texto del asiento entre sus factorías y les propuso descubrir tierras australes incógnitas. El comité analizó el problema planteado por el hecho que muchos dueños de plantaciones debían dinero a los asentistas portugueses y franceses por los negros que les habían comprado. La compañía quiere proponerles comprarles todo el producto de las plantaciones y otorgar préstamos a los dueños para que les puedan comprar los negros que necesitaban.

La compañía se plantea subcontratar el tráfico a las islas de Barlovento sin pedir nada a cambio porque no les interesa este tráfico. En reuniones del comité de octubre de 1717 se comenta que los propietarios de la costa de Barlovento son tan pobres que pocos se pueden permitir el lujo de comprar un negro adulto y que los niños que son más baratos se venden mejor en esta costa, por lo que los barcos que salgan de África con mayor cargazón de niños deben de tocar en Barbados para que el agente los venda en la costa de Barlovento donde conseguirá mejor precio por ellos.

También en octubre de 1717 la compañía analizó la producción de tabaco, cacao y azúcar de la región. Todo el tabaco y el cacao de Venezuela lo vendían los holandeses en Europa. La compañía decide transportar el cacao de Venezuela a otros puertos de la América española y a España.

## Instrucciones a los comandantes de los navíos

En los libros de la compañía están documentadas las instrucciones que el Consejo de directores de la compañía dio a los comandantes de los navíos en los años 1723, 1724, 1725 y 1726[174]. Las instrucciones son muy precisas y difieren sólo sobre los destinos, puntos de la costa africana donde debían proveerse de los negros, y número de negros a comprar. Se les informa que llevarán una copia del texto del asiento, que se les entregará un certificado en español con el sello de la compañía que certifica que el navío ha sido fletado por la *South Sea Company*. Asimismo llevarán copia de la convención firmada por España y Gran

174. BL, Ms. Add. 25667, Instructions to Commanders of Ships.

Bretaña (se están refiriendo al tratado del Pardo) donde se explica algunos artículos del asiento. Se les ordena que ante una situación para la que no hayan recibido instrucciones actúen siempre en beneficio de la compañía y sobre todo que no hagan nada que pueda escandalizar a los católicos (se da por supuesto que el tráfico para el que se le había contratado no escandalizaba a los *roman catholicks).*

Como la costa africana estaba infestada de piratas no debían dejar el navío ni hablar con nadie. Se les prevenía contra los portugueses que pudiesen encontrar en la costa africana *...if you happen to stop into any island belonging to the Portuguese you are to be very cautious what men you send onshore specially of your officers that they may not under any pretence of sloping bring you under a necessity of complying with unreasonable demands and ruin your voyage...* En ocasiones se les marca el tiempo máximo que deben permanecer en la costa africana, 60 días, si para entonces no les han entregado el número de negros prometidos, deben protestar por escrito si es la *Royal African Company* la que se los debía suministrar y partir.

Las instrucciones dirigidas a los comandantes de los navíos que se dirigían a Buenos Aires después de haber cargado los negros en la costa africana, muestran con un lenguaje muy claro cómo deben actuar los comandantes respecto a la carga que llevan. La claridad del lenguaje nos choca hoy en día, pero es la primera constatación de estas órdenes dada por una compañía de tráfico de negros que ha llegado hasta nosotros, como parte de los libros que reflejan el funcionamiento de la compañía y que están depositados en la British Library de Londres.

Si después de comprar negros les quedasen mercancías deben de invertirlas en comprar oro y colmillos de elefantes para entregar en Londres. Bajo ningún concepto pueden vender en Buenos Aires el oro y los colmillos de elefante.

El comandante junto con el médico del navío debía de examinar cuidadosamente cada negro que subía a bordo, debía seleccionar negros sanos, robustos y vendibles *...good, sound, healthy, merchantable negros...* Tenían que prestar atención para que no le entregasen niños muertos (*...you are to take care that no dead boys be thrown on board...)* Debían preparar facturas por grupos de negros comprados y enviarlas en el primer barco a Londres.

Había que mantener el navío siempre ordenado y limpio y llevar suficiente provisión de maromas para atar bien las provisiones de agua a bordo. El marinero encargado de la pólvora sería una persona sensata y sobria y la pólvora estar cuidadosamente almacenada. El comandante debía de llevar una serie de libros y contabilidades. Un libro específico para anotar todas las vicisitudes relativas a los negros y un diario donde anotasen diariamente el tiempo y el viento y todo lo que de interés ocurriese. Estos libros y diarios los entregarían a su regreso a Londres en las oficinas de la compañía. Los gastos que se produjesen en la costa africana se anotarían en una contabilidad separada, distinguiendo los gastos de compra de los negros, de los gastos del navío.

Debían de comunicar las mercancías mas solicitadas en la costa africana para la compra de los negros y el precio de los negros para tenerlo en cuenta para otros viajes. Debían comprar en la costa africana para alimentar a los negros sal, maíz, malaguetta y aceite de palma y preguntar qué provisiones eran las más adecuadas para su alimentación y qué métodos para mejorar su supervivencia (*...what method or management may most conduce to their preservation...)*

Los debían de contar cada quince días y anotar las muertes que se fuesen produciendo y las causas y enfermedades que las causaban, tirar por la borda a los negros que se morían y apuntar los muertos por sexo. Debían tomar especial cuidado de la salud de los negros durante la travesía, subirlos a cubierta todos los días y procurar entretenerlos con música. Durante la travesía debían lavar las cubiertas con vinagre para mejor conservar la salud de los negros. Se les recordaba que no debían mezclar el agua dulce con el agua salada porque ello los enfermaba.

Al llegar a Buenos Aires debían presentar un documento jurado al factor de la compañía con el número de negros que le entregaban, ese número con la suma de los muertos en la travesía debía de coincidir con los negros comprados. Este documento iría también firmado por el médico que viajase en el navío. Sin este certificado ni el médico cobraría por su trabajo durante la travesía ni el comandante recibirá su comisión. La estancia máxima en Buenos Aires debía de ser de 60 días al cabo de los cuales regresarían directamente a Londres. Si durante la estancia en Buenos Aires el factor de la compañía le solicitase al médico que cuidase de los negros que estuviesen en tierra, el médico

debería hacerlo. Si la factoría de Buenos Aires le pidiese agua fresca tendrían que proporcionarla pero cobrándola.

Los comandantes cobrarían, como comisión, 4 negros por cada 104 que entregasen vivos. No podían comprar negros por su cuenta ni podían llevar ninguna carga que no fuese de la compañía.

1723 y 1724 fueron años muy activos para la compañía. En las instrucciones que el consejo de directores firmó en Londres el 17 de enero de 1723, en la sede de la compañía, la *South Sea House*, para un viaje a realizar por el comandante Nathaniel Smith a Angola y Buenos Aires, se le ordena ir a Angola a comprar 400 negros y llevarlos directamente a Buenos Aires. Los negros debían tener entre 10 y 30 años.

El 16 de enero de 1723 se ordena a William Eyres comandante del *Russel* viajar a Guinea y comprarles a los agentes de la *Royal African Company* 340 negros para llevarlos a Jamaica (la mitad tenía que ser hombres, ninguno mayor de 30 años, siendo la edad ideal 16 años y la otra mitad niños y niñas de más de 10 años).

También se dan órdenes específicas a los comandantes de los navíos de 500 toneladas que podía la *South Sea Company* enviar una vez al año cargado de mercancías a las ferias de Portobello, Veracruz o Cartagena.

El 12 de diciembre de 1723 el consejo de directores ordenó al capitán John Davison del *Royal George* que se dirigiese a Cartagena y Portobello. No debía hacer escala ni en Madeira ni en Jamaica. Se le prohibía que embarcase españoles ni propiedades de españoles porque estaba prohibido por el asiento. Debía mantener un diario del viaje que entregaría a su retorno. Todos los meses debía pedir cuenta al contable de las provisiones y enviar el estado a la compañía. Si se produjese algún fallecimiento o herido se pagaría una cantidad a la viuda y a los familiares. Debería de entregar la carga en los almacenes que la compañía tenía en Cartagena, firmar las facturas de entrega, firmar los recibís y seguir las instrucciones de los responsables de la compañía para el regreso a Londres. Las mercancías debían de ser pagadas en plata, en reales de a ocho. Si los sobrecargos de la compañía regresasen en su navío tendría que dejarles su cabina y comer con ellos. En estas instrucciones no le comunican las mercancías que va a transportar.

Se ordenaba a todos los capitanes que cuidasen de la salud de la tripulación. En la primera mitad del siglo XVIII la tasa de mortalidad de las tripulaciones seguía siendo elevada. Duhamel du Monceau

informaba en 1759 que la tasa de mortalidad de las tripulaciones de los navíos británicos era inferior a la de los navíos franceses pero se situaba en torno al 11%[175]. Los británicos en la primera mitad del siglo XVIII fueron modificando la dieta de las tripulaciones, introduciendo frutas y verduras, mejorando las condiciones higiénicas y la ventilación de los navíos, medidas que copiaron los franceses. La tasa de mortalidad en las navegaciones descendió.[176]

James Lind advertía del riesgo adicional de enfermedades que soportaban los navíos que viajaban a la costa africana para comprar esclavos, y recomendaba que cuando se fuese a realizar la trata, los navíos no se adentrasen en los grandes ríos y en caso de que fuese necesario *...for the sake of the trade...* se volviese siempre a dormir al navío y se evitase pasar la noche en tierra *...it was found to be very dangerous to sleep on shore...*

También se ordenaba a los comandantes que mantuviesen el culto religioso a bordo. Las condiciones de la travesía eran tan impredecibles, que se invocaba el nombre de Dios como el único que podía hacer llegar a buen puerto la expedición *...That God may bless you with success, we strictly require you to keep up the worship of God onboard your ship and good order among your men, taking care of their health during the whole voyage outland home... We pray God to bring you in safety...*

## Instrucciones a los factores de la Compañía

La *South Sea Company* montó factorías en Veracruz, Portobello, Cartagena, Panamá, La Habana, y Buenos Aires. Las primeras instrucciones a los factores de la compañía que se incorporaron cuando se establecieron las factorías en 1715, tienen toda una serie de apartados que se repiten y otros apartados específicos.

Para buscar a estos factores se pusieron anuncios en la prensa. Años mas tarde James Houston, cirujano de la compañía en la factoría de Car-

175. Duhamel du Monceau, *Moyens de conserver la santé aux equipages des vaisceaux. Avec la manière de purifier l'air des hôpitaux.* 1759

176. Lind, James;*An essay on the most effectual means of preserving the health of seamen.* 1757

tagena, los describiría en su conjunto como *...poorly qualified, eccentric, indolents, quarrelsome and dishonest...* No poseían ninguna de las cualidades que distinguían a un *gentleman.*[177] Para el doctor Houston, por el contrario los gobernadores españoles eran *generally men of good sense and penetration.* La compañía firmaba con los factores contratos por cinco años. Los factores si estaban casados no podían llevar con ellos su familia, y tenían prohibido casarse con españolas.

Un apartado que se repite en todas las instrucciones, es por supuesto *Concerning negroes.*

Las instrucciones son claras, hay que venderlos inmediatamente después de su llegada y en lotes, no al por menor *...do not sell by retail but wholesale...* No deben retrasar la venta esperando conseguir mejores precios porque la mortalidad y la manutención se comen el posible beneficio de un precio de venta más alto. También piden en estos apartados que informen sobre si los negros que venden se utilizan en las minas o en el servicio doméstico.

En muchos casos, en la correspondencia de la sede de Londres con los factores se percibe una dura crítica a la manera de gestionar las factorías y se les reprende por no enviar la información que se les solicita.[178] Al factor de Cartagena se le reprende el 20 de febrero de 1716 porque no ha enviado los certificados de los negros del último cargo con los precios a los que se vendieron y porque tarda mucho en vender los negros *...we note...you have with you 160 or 170 negroes, we repeat our former directions that you used your utmost endevours to make as quick sales as posible...*

Al factor de Panamá se le da la enhorabuena por haber vendido los últimos negros en un solo lote debido al mal estado de varios de ellos y se vuelve a repetir que es mejor venderlos en lotes a un precio por debajo del mercado que al por menor.

Desde Londres llevan un control exhaustivo de la información que envían los factores. Así le recriminan al factor en Panamá que no les cuadra los datos en relación al *King Solomon* que llegó procedente de Jamaica el 27 de julio de 1715 con 286 esclavos (169 hombres, 64 mujeres, 40 niños y 16 niñas), 3 se habían muerto en la travesía. El capitán decía que habían embarcado 287.

177. Houston, James, *Dr. Houston Memoirs of his own Life Time.* London 1747.

178. BL, Ms. Add. 25563, Letters & Instructions.

Lista de los Factores en el Servicio de la Comp.a del Asiento En las Yndias de España

| | | p.s 8/8 |
|---|---|---|
| En la Vera Cruz | John Pitt | 4000 |
| | William Windham | 2000 |
| | Glover Jesson | 1333 1/3 |
| | Shadrach Barkie | 1000 |
| | Henry Spencer | 1000 |
| | William Patton — Sup. | 800 |
| Panamá y Portovelo | Gilbert Graves | 5000 |
| | Bartholomew Shwartz | 2500 |
| | Julius Butler | 1666 2/3 |
| | Joseph Hutchinson | 1250 |
| | Henry Johnson | 1250 |
| | Thomas Blenchinden | 1000 |
| | Thomas Bacon — Sup. | 1000 |
| Cartagena | James Pym | 4000 |
| | John Thompson | 2000 |
| | Thomas Butcher | 1333 1/3 |
| | James Blake | 1000 |
| | Gibson Dalrell | 1000 |
| | John Burnett — Sup. | 800 |
| Havana | Margaret Nicholson | 2000 |
| | James Calder | 1200 |
| | John Garrard | [illegible] |
| S.t Iago de Cuba | Peter Walsh | [illegible] |
| Buenos Ayres | John Sharpe | [illegible] |
| | ... falta que proveer | [illegible] |
| | Benj.n Thistlethwaite | 1333 1/3 |
| | Jeremiah Mount | 1000 |
| | Joseph de la Roy | 1000 |
| | John Millam — Sup. | 800 |

Del Salario de cada factor la Comp.a Rebaja un tercio para sus alimentos.

Lista de los factores de la South Sea Company en las Indias españolas, con los sueldos que percibían. *Ministerio de Cultura. Archivo Histórico Nacional, Estado leg.1707*

En general hay una queja de todos los factores sobre el estado de los negros procedentes de Jamaica, por llegar en peor estado que los venían directamente de la costa africana. Los directores en Londres consideran que sus agentes en Jamaica Rigby & Pratter compraban los negros a un precio excesivo.

Al llegar los barcos con su carga de negros había que realizar la regulación. Esta era la operación por la que el número de negros llegados se tenían que convertir en piezas de indias, porque la *South Sea Company* tenía que pagar por cada pieza de indias introducida y la pieza de india era un negro adulto de unas ciertas características. Esta operación ocasionaba múltiples problemas. Postlethway explica en su *Universal Dictionnaire* cómo se realizaba esta operación. Los 286 negros que llegaron en el *King Solomon* a Cartagena se regularon en 218 piezas de indias. Los factores piden que los negros que falleciesen durante los 15 días siguientes al desembarco no entrasen en la regulación.

Informan los factores que la compañía francesa del asiento, la Compañía Real de Guinea, vendía los negros a plazos, cobraba 1/3 al contado, 1/3 a los tres meses y 1/3 a los seis meses.

El factor de Veracruz les informa que llegaban negros de contrabando desde Jamaica y pregunta a los directores, qué hacer, los denunciaba o compraba los negros que le ofrecían a un precio mas bajo que el de los agentes de la compañía en Jamaica.

Las instrucciones a los factores de Veracruz, Cartagena y Portobello donde se dirigía el navío de las 500 toneladas contemplado en el tratado del asiento, contenían los primeros años un apartado sobre mercancías y sobre comercio en general, *concerning mechandises, concerning trade in general*. Informa el factor de Veracruz que las indianas que enviaba la compañía competían con las que llegaban a Méjico en el galeón de Manila. La compañía le pide al factor de Veracruz que envíe información sobre las mercancías que salen de Méjico o llegan a través de Veracruz y que informe sobre las minas de Méjico, su producción y a que distancia están de Veracruz.

Los directores reprenden al factor de Cartagena porque no había enviado las mercancías que habían llegado en el *Bedford* a Panamá ...*we think you are guilty of an unaccountable neglicence in no better corresponding with our other factories especially that of Panamá... when the goods are perishing inyour hands...*

Les reprochan que no envíen contabilidad de las ventas y les recuerdan que tienen que aprender español, como se comprometieron tanto ellos como el resto de los empleados de las factorías.

El factor de Panamá prestó dinero al Virrey de Perú en 1716 y desde la sede en Londres le recomiendan que recupere ese dinero cuanto antes.

Cuando se declaró la guerra en marzo de 1727 los factores regresaron a Londres vía Jamaica, y se llevaron con ellos los libros de la compañía.

Las autoridades españolas tomaron posesión de las pertenencias que se encontraban en las factorías, incluyendo los negros que estaban sin vender. A estas acciones que realizaron las autoridades españolas en las tres ocasiones que se declaró la guerra se les llamó *Represalias*. Las autoridades españolas anotaron en cada una de estas ocasiones el valor de lo aprehendido.

Cuando se restableció la actividad a finales de 1728, la política de la compañía en relación con sus factores cambió. Los nuevos factores que se enviaron ya no estaban a sueldo de la compañía sino que cobraban una comisión y debían de hacerse cargo del pago de todos los empleados en las factorías.[179]

Se mantuvo la prohibición de que se casasen, se especificaba que no se podían casar con *natives* es decir con indias, se sobreentiende que tampoco con mulatas o negras. En las primeras instrucciones en 1715 la prohibición era solo con españolas. Si se casaban o convertían al catolicismo serían expulsados de la compañía. Debían de mantener el culto religioso en la factoría *...the service of God be duly performed...*

Se les dieron normas precisas sobre los apartados que debían contener los informes que enviasen a la sede de Londres:

> *1 Concerning letters, written & received. 2 Concerning the effects recovered. 3 Negroes, their receipt, measurement, sale. 4 Indultos. 5 Cedulas. 6 Shipping. 7 Jueces conservadores, oficiales. 8 Goods, merchandising. 9 Trade in general. 10 Accounts. 11 State of the factory.*

Para facilitarles la labor de emitir facturas en las ventas de los negros y para que todas las factorías emitiesen unas facturas similares, la com-

179. BL, Add. 25.566, Letters & Instructions.

pañía imprimió unos formularios que envió a todas las factorías. Así informaron a Jonathan Dennis, factor en La Habana, en julio de 1729 *..for your great ease and to save you expense.and delay in preparing written bills of sale for negroes we have settled a proper form of them to be used at all our factories and herewith deliver you one thousand printed ones with proper blanks to be filled up by you..*[180].

Uno de los datos que debían rellenar en un apartado del formulario eran todas las cicatrices que tenía el negro o negra vendido como señales para su identificación *...most distinguisable marks and cutts...* Debían de rellenar dos ejemplares en cada venta uno para el comprador y otro para la compañía. A la factoría de Cartagena se enviaron 2.000 copias del formulario.

En relación a la venta de los negros les instruyen para no dar información a las autoridades españolas *...in case any intervention of the Spanish officers in your sales of negroes or in any other of your transactions you are to treat them as innovations...*

Para pagar la menor cantidad posible de derechos por los negros introducidos les aconsejan que intenten rebajarlos en el proceso de regulación, y hacer que los adultos no lleguen a una pieza de indias, pues los derechos se pagaban por pieza de indias y no por cabezas desembarcadas, para que entrasen la mayor cantidad posible de negros en una pieza de indias, pero que la mordida que tuviesen que pagar para conseguirlo no fuese muy alta *...you are to be careful to get as many negroes allowed to a piece of india as you can, but you are not to give any extraordinary fees to obtain it...*[181]

Para comprobar si cumplían esta recomendación les ordenan que con cierta periodicidad envíen a Londres las verdaderas valoraciones en piezas de indias de los negros que se venden : *...you are from time to time to send us authentick certificates of the measurement of every cargo of negroes that we may see the number of pieces of indies they are regulated at...* Les recomiendan que vendan cash y no a crédito y que vendan los negros por cabezas y no por piezas de indias.

---

180. *...para su mayor comodidad y para ahorrarle gastos y tiempo en la preparación de las facturas de venta de los negros, hemos establecido un formulario para ser utilizado en todas nuestras factorías. Le enviamos mil copias impresas con los espacios blancos adecuados para que usted los cumplimente...*

181. BL, Ms. Add. 25.566, Letters & Instructions.

Tenía la compañía un cierto código de buenas prácticas. Da órdenes a los factores para que el precio que se escriba en la factura de venta sea el precio real de venta y no un precio superior *...And whereas we have been informed that it has sometimes been practised to sell negroes at one price and give the bills of sale at a higher price for the sake of enhancing the price of the negroes upon subsequent sales or for some other reasons, we do not think it consistent with the honour of the Company to be party to anything that looks like a deception*[182]...

Se les envía nuevas marcas o carimbos con los que debían de marcar a los negros. En este periodo se diseña un carimbo o marca diferente para cada factoría. Los anteriores hierros para marcarles o se habían perdido o estaban deteriorados.

También enviaban instrucciones a los cirujanos que debía de haber en cada factoría. A estos se les vuelve a prohibir que se casen con *natives* y se les explica en que consisten sus obligaciones *...your particular business as surgeon will be to administer Physick and surgery to the Factory as well as to the negroes...* Deberían atenderles con las medicinas que se les enviarían desde Londres.

Veremos que estos cirujanos prestaron también sus servicios a la población española de los puertos. Los cirujanos deberían informar sobre las muertes y salud de los negros de las factorías. La posibilidades de fallecimiento de los empleados eran altas pues se les se les instruye para el caso de fallecimiento de los directores de las factorías, que Dios no quisiese *(which God forbid)*. Se tiene constancia de que los empleados de la compañía antes de abandonar Inglaterra hacían siempre testamento.

Los factores debían de pagar al juez conservador y a otra serie de españoles que trabajaban para las factorías. En la factoría de Cartagena estaban a sueldo además del juez gobernador que cobraba 2.000 pesos al año, un notario que cobraba 300 pesos al año, un abogado también con 300 pesos, un secretario español, el secretario del gobernador y un portero.

La primera cuenta de pérdidas y ganancias de las actividades del asiento no se hace hasta 1731, y se realiza para el periodo 1721-1731.[183]

182. BL, Ms. Add. 25.556

183. BL, Ms. Add. 25544, General Court Minutes

Para ese período el total de ingresos fue de 7.381.848 libras esterlinas y los pagos de 7.151.751.

En las actas del consejo de directores de 1720 después que se hubiese producido el estallido de la burbuja bursátil, los directores reconocen que en los primeros años había existido un gran desorden contable pues no se habían controlado los gastos ni ingresos del asiento.

La compañía incumplió su obligación de informar cada seis meses a la corte de Madrid sobre los negros llevados y los derechos pagados a su entrada. Los derechos no se pagaban en Madrid. Como ocurrió con la compañía francesa se realizaba un apunte contable en una cuenta bilateral entre la compañía y la corona española. El director de España en la compañía, Guillermo Eon, no consiguó que le diesen esta información.

En agosto de 1723 la compañía envía una breve nota con los pagos que había realizado por orden de Madrid y los ingresos que se habían producido en la cuenta de Su Majestad por los derechos de introducción de negros mas el préstamo de 200.000 pesos escudos que debía otorgar la compañía a la Real Hacienda.

No aparece en esta nota cantidad alguna, como aportación al capital de la compañía ni los intereses que hubiese devengado dicha cantidad. No informa la compañía del porcentaje de Felipe V sobre los beneficios totales del navío anual ni sobre sus beneficios sobre el tráfico de negros. El total de ingresos, era de 1 millón de pesos, el de pagos 316.395 pesos.[184] Entregó la compañía sus datos en pesos o reales de a ocho.

184. AGI, Indiferente General, leg 2785

# CAPÍTULO VIII

## 1720. ESPECULACIÓN CON LAS ACCIONES DE LA *SOUTH SEA COMPANY*

### LA BOLSA DE LONDRES

En Europa a principios del siglo XVIII existían dos Bolsas de Valores, la de Ámsterdam y la de Londres. La Bolsa de Ámsterdam fue la primera que empezó a funcionar, en la segunda mitad del siglo XVII.

José de la Vega, judío español de Córdoba, cuya familia tuvo que abandonar España porque fueron encausados por la Inquisición, y se asentaron en Ámsterdam, describió en 1688, en su libro escrito en español, *Confusión de Confusiones* el funcionamiento de la Bolsa de Ámsterdam. El libro se presenta como un dialogo entre un mercader, un accionista y un filosofo. El accionista les explica cómo funciona la Bolsa, qué productos se comercian, quien los comercia y con qué tipos de contratos[185].

185. De la Vega, José, *Confusion de Confusiones. Diálogos curiosos entre un Filosofo agudo, un Mercader discreto y un accionista erudito describiendo el negocio de las acciones, su origen, su etimología su realidad, su juego y enredo.* Editado por la Bolsa de Madrid, con prólogo de Gonzalo Anes. 1997

Las negociaciones y tratos se hacían en Ámsterdam como después ocurrirá en Londres en los cafés:

> *...Nuestros tahures frecuentan unas casas en las que se vende una bebida que los holandeses llaman Coffy, y los levantinos Caffe, y se conocen por el nombre de Coffy Huysen, que quiere decir Casa de Coffies en flamenco. Y son muy agradables en invierno, por los fuegos con que se caldean, y los pasatiempos con que se divierten, pues unas tienen libros para leer, otros tableros para jugar, y todas cantidades de gentes para charlar. Unos toman chocolate, otros Coffie, otros suero, otros té, y casi todos fuman tabaco para entretener la conversación, con lo que se calientan, se recrean y se divierten por poco dinero, oyendo las noticias, discutiendo sus ideas, ajustando sus negocios...*

En este ambiente de los cafés, entran unos corredores de bolsa y los tertulianos les preguntan sobre el precio de las acciones de la Compañía de las Indias Orientales y de la Compañía de las Indias Occidentales. El corredor *lagarto*, (así lo llama De la Vega), añade uno o dos por ciento al precio real y empieza a recibir ordenes de compra, el contertulio, que no pensaba comprar, se anima y termina por decirle al corredor *lagarto* que compre; éste le responde que no puede servirle, el inocente comprador duplica sus ansias de comprar y le pide a otro corredor que le compre sin limite de precio: *...lo oye nuestro corredor lagarto, corre a la Bolsa a ofrecer mas de lo que vale el efecto, lo compra el corredor desinteresado, por lo que encuentra se cree que algo nuevo ocurre por el cambio en las cotizaciones, y a veces queda establecido el precio, prosperando lo que parecía un disparate...*[186]. La mayoría de los brokers de la Bolsa de Ámsterdam, eran judíos sefarditas; cerca del 90% de las acciones de la Compañía de la Indias Orientales que cambiaban de manos lo hacían a través de brokers sefarditas[187].

En Londres las transacciones de acciones y pagarés se incrementaron a partir de 1688. Si hasta esa época había pocas compañías por

---

186. Idem pag, 196

187. Israel, Jonathan, *Empires and Entrepots. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713.* 1990

acciones, entre ellas la *East Indian Company* y la *Royal African Company*, con mucho la mas importante la *East Indian Company*, a partir de 1690 surgieron muchas mas compañías, la mas importante el *Bank of England* en 1694. Este aumento de las transacciones dio lugar al nacimiento de la profesión de corredor, de *broker*, y de los *jobbers*. La principal diferencia entre estas dos profesiones era que los corredores cobraban un porcentaje fijo sobre las transacciones en las que intervenían.

En 1697 una norma del Parlamento restringió el número de brokers a 100 y fijó su tarifa de corretaje en 1/8 por ciento. La actividad que era mas criticada era la de los *jobbers* que no intermediaban entre comprador y vendedor y se dedicaban a transacciones especulativas con valores que no poseían.

Como en Ámsterdam, las negociaciones tenían lugar en los cafés, *coffee houses*, de Exchange Alley, en una pequeña zona entre Cornhill Street y Lombard Street, en el centro de Londres. Los dos cafés mas activos eran Jonathan's Coffeehouse y Garrowy's Coffeehouse. Había nacido una nueva comunidad o grupo económico, con su propio lenguaje, reglas y valores.

Por otra parte la censura de prensa había desaparecido en 1695 lo que motivó la explosión de nuevas publicaciones periódicas. Los cafés estaban suscritos a la prensa y los tertulianos seguían no solo los avatares de la vida política a través de los periódicos que sostenían los puntos de vista de los dos partidos. Los periódicos también informaban de las cotizaciones bursátiles. Desde 1692 se publicaba semanalmente, por John Houghton *A Collection for Improvement of Husbandry and Trade*, que en sus primeras ediciones se dedicaba a dar consejos sobre cómo cultivar ciertos productos y cocinar otros, pero que dos años mas tarde empezó a explicar a sus lectores el funcionamiento de las transacciones en la Bolsa, a desentrañarles los arcanos del lenguaje bursátil y los rituales de la especulación financiera, como había hecho Jose de la Vega en 1688. A esta publicación se unió *The Course of Exchange* publicada por John Castaing que informaba diariamente del precio de las acciones. Esta información sobre el precio de las acciones fue imprescindible para el afianzamiento de las transacciones bursátiles.

Los *brokers* y *jobbers* estaban en los cafés y las transacciones de las acciones se debían de inscribir en un libro que todas las compañías tenían que tener. En ocasiones las compañías enviaban a un empleado

con dicho libro a los cafés para que los corredores no tuviesen que desplazarse a la sede de las compañías. Una de las razones del rápido desarrollo de la Bolsa de Londres fue la facilidad con la que se podían transferir las acciones de una compañía, en comparación con otros activos financieros, sobre todo en comparación con los títulos de la deuda pública.

La mayoría de la clientela era una clientela metropolitana de comerciantes, que se convirtieron en inversores profesionales. También compraban financieros holandeses, franceses y otros inversores europeos.[188] La existencia de este mercado, de la Bolsa, fue lo que hizo posible la operación de Robert Harley, secretario de estado de la reina Ana, de retirar deuda publica del mercado para convertirla en acciones la *South Sea Company*, en 1711.

## La burbuja bursátil. La especulación con las acciones de la *South Sea Company*

Los avatares financieros de la *South Sea Company* han sido objeto de múltiples estudios por haber sido las acciones de esta compañía protagonistas de la primera especulación bursátil en la Bolsa de Londres, en 1720.[189]

La Compañía creada en 1711, había empezado a cotizar en Bolsa ese mismo año, pero no había empezado a operar comercialmente hasta la segunda mitad de 1714, enviando a las Indias españolas sus primeros cargamentos de esclavos. Había tenido dificultades para enviar el navío de 500 toneladas con mercancías, que no había viajado ni en 1714, ni en 1715 ni en 1716, por lo que resulta muy poco comprensible que el público se lanzase a comprar las acciones de una compañía que

188. Roseveare, Henry, *The Financial Revolution 1660-1760*. 1991.

189. Dickson, P.G.M, *the financial revolution in England:a study in the development of public credit 1688-1756* London. 1967; Carswell, John *The South Sea Buble* 1993; Balen, Malcom, *A very English Deceit*. 2002; Carruthers, Bruce. G, *City of Capital* Princeton University Press. 1999; *Great Bubles*, 3 volúmenes. 2000. Editado por Ross B. Emmett; Dale, Richard, *The First Crash* Princeton University Press. 2004

tenía como objetivo el monopolio del tráfico de negros con la América española y la posibilidad de enviar un navío al año con mercancías. Conociendo el inmenso tráfico de contrabando que existía a lo largo de las costas de la América española, las perspectivas comerciales de la compañía no eran muy halagüeñas.

La Compañía se creó como una entidad financiera para la reconversión de la deuda pública y se le ofreció el asiento de negros para darle cierta cobertura comercial. Mientras tenía lugar la especulación con las acciones de la compañía, el tráfico de negros del asiento y el envío del navío anual, las únicas actividades comerciales de la compañía estaban interrumpidas desde 1718, debido a las hostilidades entre ambas coronas.

Lo que pasó en Londres con las acciones de la *South Sea Company* tuvo en parte su origen en la especulación de las acciones de la mal llamada Compañía del Mississipi en Paris durante 1719 y los primeros meses de 1720, pero principalmente en la propuesta de la *South Sea Company* de absorber prácticamente toda la deuda pública inglesa y canjearla por acciones de la compañía, y cómo se realizó esta operación.

La mal llamada Compañía del Mississippi era parte del entramado o Sistema montado por John Law y se creó siguiendo el modelo de la *South Sea Company*[190]. John Law instalado en Paris después de la paz de Utrecht, ofreció a la muerte de Luis XIV en septiembre de 1715 sus servicios al regente duque de Orleáns, quien aunque no aceptó su sistema de golpe, le fue dando oportunidades para que lo fuese poniendo en marcha como una política de estado. Muy crítico con los proyectos de Law fue Samuel Bernard, el gran banquero de Luis XIV, que ya había propuesto la creación de una Banca Real, durante el reinado de este último rey.

John Law quería que el oro y la plata dejasen de ser medios de pago y sustituirlos por papel moneda. Pensaba que existía una escasez de medios de pago, que impedía el desarrollo de la economía y del comercio y la única manera de incrementar la oferta monetaria era implantar el papel moneda como medio de pago. Al mismo tiempo se encontró que tenía que implantar su sistema en una economía que no podía hacer

190. Murphy, Antoin E., *Richard Cantillon: Entrepeneur and Economist* Claredon Press. Oxford, 1986; Murphy, Antoin E., *John Law. Economic Theorist and Policy-Maker.* Clarendon Press Oxford, 1997; Cellard, Jacques, *John Law et la Régence,* 1996

frente al servicio de la deuda pública. En este aspecto siguió muy cerca los acontecimientos que se desarrollaban del otro lado del Canal de la Mancha con la creación de la *South Sea Company*. Otro economista, Richard Cantillon, siguió muy cerca estos acontecimientos, aunque después en su obra criticó los métodos empleados por John Law.

En Abril de 1716 John Law creó la *Banque Générale*, como una banca privada, que emitía papel moneda contra depósitos. En abril de 1717 se aprobó un decreto por el que los recaudadores de impuestos (*les fermiers*) deberían remitir los fondos recaudados al Tesoro en billetes de la *Banque Générale*.

En 1712, se había creado la Compañía del Mississippi, casi al mismo tiempo que se creaba en Inglaterra la *South Sea Company*. El activo más importante de la nueva compañía era el monopolio de comerciar y explotar la Louisiana y otros territorios en América del Norte. Este monopolio pertenecía al financiero Antoine Crozat. Law consiguió el control de la compañía en 1717 y la rebautizó con el nombre de la *Compagnie d'Occident*, la reflotó siguiendo el mismo sistema que Harley en la creación de la *South Sea Company*, cambiando deuda pública, *billets d'état*, que se estaban cotizando con descuento por acciones de la compañía.

Law tuvo éxito en la promoción de la nueva compañía, pero los asentistas, *fermiers*, que se quedaron con el nuevo contrato para la recaudación de los impuestos, crearon una compañía por acciones que pusieron también a la venta. Las acciones de la Compañía de Occidente ante esta competencia, cayeron bajo la par y para hacer remontar las cotizaciones a principios de 1719 Law creó un mercado de futuros sobre las acciones de la Compañía de Occidente, lo que motivó la subida inmediata del precio de las acciones.

Law consiguió hacerse con la recaudación de impuestos, y la *Banque Générale* pasó de ser privada a ser pública, convirtiéndose en la *Banque Royale*.

La *Compagnie d'Occident* absorbió a la *Compagnie des Indes Orientales* y a la *Compagnie de la Chine* y a la *Compagnie du Senegal* que tenía el monopolio del tráfico de esclavos en la costa de Senegal, y consiguió el privilegio del monopolio del tráfico de esclavos de la extinguida *Compagnie de Guinée et de l'Assiente*. Obtuvo el monopolio del comercio del tabaco, es decir consiguió el monopolio de todo el

comercio colonial (esclavos incluidos) de la nación mas poderosa del momento y cambió su nombre por el de *Compagnie des Indes*.[191]

Ante estas perspectivas sus acciones empezaron a ser deseadas por toda Europa. Desde principios del 1719, el precio de las acciones empezó a subir y un flujo de capitales llegó a Paris desde Londres y otras capitales europeas para comprar acciones de la *Compagnie des Indes*. Los pagos de las acciones debían de hacerse con papel moneda emitido por la *Banque Royale*. Las transacciones se llevaban a cabo en la Rue Quincampoix; la sede de la compañía estaba en la Rue Vivienne; Law tenía su residencia en un palacio de la Place Vendôme. La deslumbrante balaustrada dorada de la doble escalinata de la sede de la compañía se puede admirar actualmente en la *Wallace Collection* en Londres.

Hubo ingleses que viajaron a Paris y se instalaron allí para especular con las acciones de la compañía. Algunos vendieron previamente sus acciones de la *South Sea Company*. Stair, embajador ingles en Paris, estaba realmente preocupado y pedía a los secretarios de estado, Stanhope y Craggs que hiciesen algo para frenar el flujo de capitales y el poder de la *Compagnie des Indes*. También informaba el embajador que Law estaba comprando masivamente acciones de la *South Sea Company* para venderlas de golpe y provocar el hundimiento de las cotizaciones de la compañía inglesa.

Durante algunos meses la especulación se llevó paralelamente en Paris y Londres, con Law comprando masivamente acciones de la *South Sea Company*. La burbuja de las acciones de la *Compagnie des Indes* explotó en mayo de 1720. En marzo de 1720 Law decidió no seguir sosteniendo el precio de las acciones y que la *Banque Royale* dejase de emitir papel moneda; al mismo tiempo devaluó la moneda francesa (la relación entre la unidad de cuenta, libra tornesa y las monedas de oro y plata que circulaban, escudos de plata y luises de oro). El público acudió en masa a la *Banque Royale* para hacer efectivo en monedas de plata el valor del papel moneda expresado en libras tornesas. El valor de las acciones se desplomó. Law salió del país protegido por el Regente. A partir de este momento todo el capital europeo se dirigió a Londres a comprar acciones de la *South Sea Company*.

191. Montagne, Charles, *Histoire de la Compagnie des Indes*. 1899.

A pesar que el gobierno inglés había retirado en 1711, 9,2 millones de deuda canjeándolos por acciones de la recién creada *South Sea Company*, tenía un gran problema para el servicio del gran volumen de deuda que seguía en el mercado.[192] Cuando Jorge I llega al trono de Londres en 1714, descubre que el servicio de la deuda le supone 3 millones de libras al año, la mitad de los ingresos fiscales. Parte de esta deuda tiene un vencimiento de 100 años. Fue contraída en la década de 1690 y durante la guerra de Sucesión a la corona española, a un tipo de interés que oscilaba entre el 8% y el 7% cuando el tipo de interés comercial estaba en torno al 5%.

El gobierno inglés quería buscar una solución al servicio de esta deuda. Ya no estaba Robert Harley al frente del gobierno, tampoco los tories. Robert Harley fue enviado a la Torre de Londres en 1715 al poco tiempo de llegar Jorge I a Inglaterra y permaneció en la Torre hasta bien entrado 1717.

En 1718 la *South Sea Company* había retirado 2 millones de libras de pagarés de loterías, su capital era de 11.746.000 libras. El Banco de Inglaterra tenía deuda pública por valor de 3.375.000 libras y el montante de la deuda pública en poder de la *East Indian Company* era de 3.200.000 libras.[193] La deuda pública fuera de estas instituciones y en manos del público era de 31.580.000 libras

Debido a las magníficas relaciones entre el Tesoro y los directivos de la *South Sea Company*, la compañía se ofreció a solucionar el problema, aprobando un incremento de capital que fuese suscrito por los tenedores de la deuda. De 1715 a 1717 el gobernador de la compañía había sido el príncipe de Gales, futuro Jorge II, de 1718 a 1727 el gobernador fue el rey Jorge I. Hay quien ve en este relevo una maniobra de la compañía para tener mas apoyo político, apoyo que fue debidamente recompensado. [194]

La operación se diseñó de la siguiente manera[195]:

---

192. Roseveare, Henry, *The financial Revolution 1660-1760.* 1991

193. Dickson, P-G.M. op.cit.

194. Carswell, John, *The South Sea Buble*1993

195. Malachy Poslethwayt describe perfectamente el proyecto de reconversión en la voz *South Sea Company* de su obra *The Universal Dictionary of Trade and Commerce.* 1753

- Se retirarían 30.981.000 millones de libras en títulos de deuda, de diferentes tipos y emisiones de los reinados de Guillermo III y de la reina Ana, aumentando el capital de la compañía a 42.727.000 libras.
- Esta vez el canje no se iba a hacer como en 1711, a la par.
- Los tenedores de los 30.981.000 de libras de deuda iban a recibir en acciones solo 21.238.125 millones, el resto serían acciones que pasarían a capital de la compañía que una vez finalizado el canje lo sacaría a la venta.
- La operación se realizaría en cuatro tramos en el primer tramo las acciones saldrían a 130, en el segundo a 140, en el tercero a 150 y en el cuarto a 160.
- La compañía recibiría una cantidad anual para el pago de los intereses que se les daría a los antiguos tenedores de la deuda y futuros accionistas como un pago de dividendos. La compañía se comprometía a reducir el tipo de interés de la deuda del 8% al 6% y posteriormente al 5%, y finalmente al 4%.

De un golpe la deuda del gobierno se convertía en el pasivo de una compañía, en un pasivo privado. Se privatizaba la deuda pública. El *Bank of England* quiso torpedear la operación y se ofreció también a realizarla. La *SSC* para contraatacar la oferta del *Bank of England*, ofreció al Tesoro una cantidad a modo de pago por este privilegio.

La actividad comercial de la *South Sea Company* se había interrumpido[196] cuando en 1718 Inglaterra y España volvieron a estar en guerra, pero mientras tanto Londres miraba lo que ocurría en la Bolsa de Paris. La primera operación de reconversión fue diseñada por Walpole, pero Walpole dejo el poder al binomio Stanhope-Sunderland. James Stanhope se ocupaba de la política exterior y Sunderland de la política interior, mientras que Walpole pasó a la oposición. En estos años se crea una oposición al gobierno *whig*, dentro del propio partido *whig*.

En enero de 1720, Sunderland, *first lord of the Treasury*, viendo lo que estaba ocurriendo en Francia, y la fuga de capitales que se estaba produciendo, decide seguir adelante con la reconversión de deuda

196. Postlewayt,Malachy, *The Universal Dictionary of Trade and Commerce*, Vol II pgs, 745

cajeándola por acciones de la *South Sea Company* [197], pero la operación tenía que ser aprobada por el Parlamento. El Parlamento garantizaría el pago de los intereses sólo durante 20 años, después tenían que ser los resultados comerciales de la compañía los que posibilitasen el pago de dividendos.

El Parlamento quiso tener una segunda oferta y se la solicitó al Banco de Inglaterra, quien ofreció una suma superior por el privilegio (ninguna de las instituciones se pronunciaba por los términos de conversión de la deuda en acciones). La *South Sea Company* volvió a ofrecer por el privilegio de la reconversión una cantidad superior a la ofrecida por el *Bank of England*.

Para conseguir que los tenedores de bonos de deuda pública con un tipo de interés del 8% la canjeasen por unas acciones cuyo valor era un 30% inferior y les iba a dar unos intereses en forma de dividendos de un 5%, los directivos de la compañía tuvieron que hacer subir la cotización de las acciones para demostrar a los tenedores de títulos de la deuda que podrían tener unas inmensas ganancias vendiendo las acciones de la *South Sea Company*. Los directores de la compañía ofrecieron acciones por debajo del precio cotizado a políticos y parlamentarios para que apoyasen la operación y acudiesen con publicidad a suscribir acciones. Los directores y los políticos hicieron correr el rumor por Londres que Inglaterra se esforzaba en llegar a un acuerdo con España firmando el tratado de la Cuádruple Alianza, para que la *South Sea Company* pudiese empezar a enviar de nuevo esclavos a la América española y su navío anual con mercancías inglesas, lo que podía hacer presagiar al público que las perspectivas comerciales de la compañía serían espléndidas.

El encargado de obtener la aprobación del Parlamento fue el *Chancellor of the Exchequer*, John Aislabie. El Parlamento aprobó la operación de ampliación de capital de la compañía el 7 de abril de 1720. Los directivos de la compañía habían sobornado a parlamentarios para hacer posible esta aprobación. El día que se aprobó la ley en el Parlamento la cotización estaba a 310, cuando meses antes se había diseñado la operación la cotización estaba en 128, pero cosa curiosa al día siguiente bajó la cotización a 290.

197. Williams, Basil, *The Whig Supremacy 1714-1760*. 1962

Los directores de la Compañía no iban a permitir después del esfuerzo realizado, que las acciones encontrasen su nivel natural, y enviaron a emisarios a Exchange Alley para informar al público que se concentraba alrededor de los cafés de las inmensas ganancias que se podían conseguir en América del Sur.[198] Se formaron corrillos alrededor de los emisarios. Los posibles compradores escuchaban atentamente que Stanhope había sido informado por el gobierno francés que España estaría dispuesta a cambiar la estéril roca de Gibraltar y el puerto de Mahón por dos puertos en la costa del Pacífico, en el virreinato de Perú. Además Inglaterra, en lugar de poder enviar un navío al año y que el monarca español se quedase con el 25% del beneficio de las ventas, conseguiría que la *South Sea Company* pudiese enviar todos los navíos que quisiese y la compañía no tendría que compartir ningún beneficio con ningún monarca extranjero. Sobre el tráfico de esclavos no se hizo circular ningún rumor, bien sabían los directores por las cotizaciones de la *Royal African Company* que el inversor inglés se mostraba muy cauto sobre las ganancias que podía dejar ese tráfico cuando era realizado por compañías privilegiadas en lugar de por comerciantes individuales que eran los que obtenían beneficios.

En esos meses España no tenía embajador en Londres ni representante en el Consejo de Directores de la Compañía para poder desmentir esos rumores. Nadie informaba a la corte de Madrid de lo que estaba ocurriendo en Londres.

Las acciones volvieron a subir, la presión por comprar se desbordó y los directores hicieron algo que no estaba previsto en el proyecto original, aceptaron que las acciones se pudiesen suscribir con dinero y no solo canjeándolas por deuda pública. La compañía ofreció la posibilidad a los nuevos inversores de pagar sólo el 10% del precio de salida de las acciones el resto lo podían hacer efectivo en nueve desembolsos a lo largo de tres años, pero una vez que el inversor había realizado este primer pago de la suscripción, podía vender la acción como si ya fuese suya.

La locura de Paris se volvió a repetir en Londres, con la diferencia de que en Paris se cotizaban solo las acciones de la *Compagnie des Indes* y en Londres se cotizaban las acciones de más compañías. Ade-

198. Mackay, Charles, *Memoirs of Extraordinary Popular Delusions*. 1841

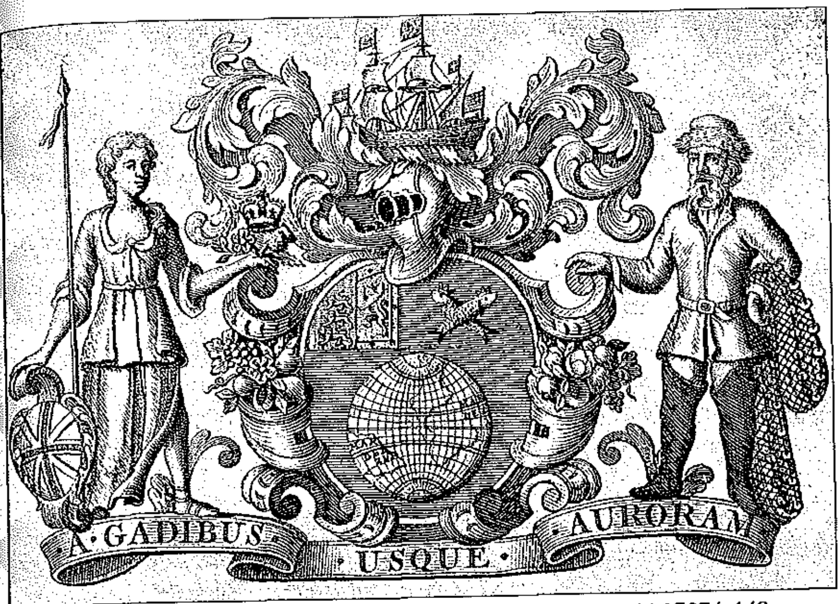
más de las acciones del Banco de Inglaterra, de la Compañía de las Indias Orientales, y de la *Royal African Company*, nuevas compañías por acciones surgían que se beneficiaban del boom bursátil, en estos meses, 86 compañías cotizaban en la Bolsa de Londres. Las cotizaciones se publicaban todos los días en la prensa diaria. Las transacciones tenían lugar en Exchange Alley, en cuyos aledaños se asentaban los brokers.

Ante la afluencia de capital se crearon nuevas compañías que empezaron a cotizar en la Bolsa, se las llamaron *bubles*. Las ganancias de la Bolsa se invertían en compra de tierra, grandes fincas con casas palaciegas y hermosos jardines, los que se vinieron en llamar los *Buble Gardens*.

En julio de 1720 el *Chancellor del Exchequer* le recomendó al rey George I que hiciese efectivas sus ganancias vendiendo las acciones que poseía antes de irse a pasar el verano a Hanover. En enero de 1720 las acciones de la *South Sea Company* estaban a 128, en junio las acciones de la *South Sea Company* cotizaban a 800, en agosto la cotización llegó a 1.000 y a partir de ahí empezaron a bajar y ya fue imposible detener el descenso. En septiembre el rey estaba en Hanover y el Parlamento en periodo de vacaciones. Los directores convocaron una Asamblea General el 2 de septiembre para infundir tranquilidad. Se rumoreaba que algunos directores y gente bien conectada habían vendido sus acciones en agosto. Acudieron tantos accionistas que no podían entrar en la sala.

Las acciones estaban a 700. Durante el mes de septiembre siguieron bajando. En una segunda reunión de la Asamblea General el 20 de septiembre se facultó a los directores para pedir al Banco de Inglaterra que aceptase pagarés de la compañía y los circulase. La *South Sea Company* no gozaba del privilegio de la emisión de papel moneda como gozaba el sistema de John Law al tener la *Banque Royale* unida a la *Compagnie de Indes*, por lo que los directores de la *South Sea Company* no podían inyectar liquidez al mercado.

El boom bursátil provocado por el alza de las cotizaciones de las acciones de la *South Sea Company* afectaba también a todas las compañías que cotizaban en la Bolsa de Londres. Los directores de la *South Sea Company* quisieron que no se desviasen fondos para la compra de las acciones de todas estas compañías y denunciaron a cuatro compañías bajo la acusación que se habían desviado de su objeto social, aquel




Escudo de armas de la *South Sea Company. British Library. Add.27871-148*

por el que habían sido autorizadas a actuar. Esto motivó el desplome de las cotizaciones de las compañías denunciadas y de todas aquellas que actuaban sin autorización formal (*charter*). Como los accionistas de estas compañías también eran accionistas de la *South Sea Company*, esta medida provocó el desplome de las acciones de la *South Sea Company*.

En octubre las acciones cotizaban a 150. Las acciones del Banco de Inglaterra y de la *East Indian Company* también vieron subir su valor, pero no tanto como las acciones de la *SSC*. En enero de 1720 las acciones de la *SSC* cotizaban a 128, el 1 de julio a 950 y el 15 de diciembre a 155. Para esas mismas fechas las cotizaciones de las acciones de la *East Indian Comapny* eran 200, 420 y 155. Las cotizaciones del Banco de Inglaterra, para las mismas fechas 150, 238 y 140[199].

El rey regresó apresuradamente de Hannover el 11 de noviembre y el Parlamento se reunió el 8 de diciembre. Mientras tanto se celebraban

199. Dickson, P.G.M. op.cit.

reuniones no solo en Londres sino en otras muchas ciudades, reclamando venganza contra los directores de la compañía. Robert Walpole declaró en la primera reunión del Parlamento que lo más urgente era restablecer la confianza del público. En este mes de diciembre es cuando se incorpora a la embajada de España en Londres el nuevo embajador español, Pozobueno. Nadie le había hecho llegar un resumen sobre la situación que se iba a encontrar en Londres.

La Cámara de los Comunes creó un comité para investigar las cuentas de la compañía y el patrimonio de los directores, y la Cámara de los Lores inició también su propia investigación. Robert Knight, tesorero de la compañía y responsable de su contabilidad, al día siguiente de ser interrogado por el comité de la Cámara de los Comunes donde no dio ninguna explicación ni datos, huyó a Francia y de allí pasó a Bruselas. Robert Knight había preparado su huida sacando fondos al exterior y también se llevó documentos que comprometían al rey Jorge I. El gobierno inglés tuvo que negociar con Viena (los ex Países Bajos españoles pertenecían a Austria) para conseguir que los documentos de Knight no se hiciesen públicos. Blunt, el directivo que había ideado la operación dio datos sobre sobornos a la Cámara de los Lores.

Las Cámaras ordenaron poner bajo vigilancia a todos los directores de la compañía, y les retuvieron en los bajos del Parlamento. Les sometieron a examen uno a uno y ordenaron que hiciesen una declaración jurada de sus bienes. Les expropiaron parte considerable de sus activos, que se vendieron y teóricamente los fondos se dedicaron a compensar a los perjudicados por el *crash*. Se conoce el patrimonio de todos los directores. El Parlamento obligó imprimir las relaciones de sus patrimonios. A instancias de Stanhope, el Parlamento aprobó una resolución por mayoría que condenaba como una corrupción notoria y grave la compra de acciones de la compañía por parte de los directores para ser entregadas a miembros del Parlamento.

A primeros de febrero de 1721, el secretario de estado lord Stanhope[200] falleció después de una acalorada discusión en la Cámara de los Lores sobre la política del gobierno en relación con la operación de canje de deuda por acciones de la *South Sea Company*.

200. Compró su casa de Cherverny en 1717 seguramente con la fortuna de su rica esposa con la que se había casado en 1714 a los 40 años.

James Stanhope había pasado la mayor parte de los años 1718, 1719 y 1720 fuera de Inglaterra, acompañando al rey en sus estancias en Hannover o viajando a las cortes europeas en busca de alianzas para resolver los problemas que tenía abiertos Inglaterra y Jorge I en el Báltico, intentando recomponer un nuevo marco de alianzas con Francia, Austria y España. No pudo haber diseñado la operación aunque si tuvo conocimiento de ella.

El ambicioso secretario de estado James Craggs, que había sido aupado al poder por James Stanhope, no le informó de lo que estaba ocurriendo. La compañía le había entregado acciones por valor de 99.000 libras. James Craggs murió en los primeros meses de 1721 se dice que de viruelas. El padre del secretario de estado Craggs, el riquísimo *General Postmaster* James Craggs *senior* se suicidó. John Aisllabie, *Chancellor of the Exchequer*, dimitió y lo mismo hizo el secretario de estado Suderland, a ambos la compañía les había entregado un paquete importante de acciones antes de la subida de precio de las acciones en julio y agosto. Si John Law tuvo que abandonar Francia, el estallido de la burbuja en Londres provocó la caída del gobierno.

En febrero de 1721 la Compañía eligió a 30 nuevos directores, pero se mantuvo como gobernador al rey Jorge I. Entre los nombres de los nuevos directores nos encontramos dos nombres que debían de ser de hombres de negocio sefarditas, uno es Abraham de Fonseca y otro Isaac Fernandez Núñez. También aparece como director John Locke.

Se decidió que nueve accionistas con 3.000 libras de capital cada uno, pudieran pedir la convocatoria de la Junta General.[201] Una de las primeras medidas de los nuevos directores fue prescindir de 60 administrativos por considerar que no había trabajo para ellos. La compañía había duplicado su plantilla durante 1720. No se publicó la lista de los miembros del Parlamento que habían recibido dinero de la Compañía, y algunos de sus directores no quisieron declarar sobre cuándo y a qué precio habían comprado y vendido acciones de la compañía.

El escándalo de la *South Sea Company* dio entrada en el gobierno a Robert Walpole, quien estuvo al frente de la política inglesa durante casi veinte años. Walpole, que había obtenido beneficios con la venta de las acciones cuando no estaba en el gobierno, evitó al tomar las riendas

201. BL, Ms, Add 25544, General Court Minutes

del poder que se confiscaran los bienes de los políticos implicados en la trama. John Aislabie, que como *Chancellor of the Exchequer* había apoyado el paso a través de las Cámaras del Parlamento de la ley que había permitido a la South Sea Company hacerse con la gestión de la Deuda Pública y había recibido a cambio 90.000 libras en acciones de la Compañía, antes de la gran subida en el precio de las acciones, se retiró a su mansión en Studley, donde había mandado diseñar un jardín con abundancia de fuentes, financiado con las ganancias que obtuvo con la venta de las acciones (parque, jardín y palacio que hoy en día pertenecen al *National Trust*). Como comenta Malcolm Balen[202], es un monumento al honesto desvelo como paisajista de un político corrupto. John Law también invirtió sus ganancias en un palacio con grandioso parque en la región del Loira, Valançay, donde residiría de 1808 a1814 como huésped de Napoleón nuestro futuro Fernando VII.

Los directores de la Compañía no tuvieron tanta suerte y respondieron con sus bienes. No todos los directores tuvieron el mismo grado de implicación, parece que la operación la diseñó Blunt y una pequeña camarilla y que el subgobernador no estaba al corriente de todos los pagos que estaban realizando a los parlamentarios.

Sir John Fellowes, subgobernador de la Compañía (el gobernador era el rey británico) pudo guardar su mansión y sus magníficos jardines de Carshalton pero le fueron confiscadas propiedades en Londres. John Fellowes había mandado diseñar también su magnífico parque al arquitecto italiano Giacomo Leoni. Era muy sibarita, todavía se conserva la Torre que construyó que albergaba una moderna maquinaria que surtía de agua a los jardines, a la casa y a la Orangerie donde se hizo un sofisticado baño, como una piscina, cubierto de azulejos de Delft.[203] John Fellowes, era un hombre soltero, el total de su capital invertido en la *SSC* era en 1721, 86.436 libras esterlinas. Además tenía intereses en el tráfico de esclavos habiendo invertido en armar navíos que viajaban a Guinea a comprar esclavos y en navíos que comerciaban con las Indias Occidentales. Tenía un criado negro no esclavo al que había dotado

202. Balen, Malcolm, op.cit. *Mr.Aislabie gardens:three North Yorkshire gardens landscaped during the 18C by John Aislabie(1670-1742)and his son William (1700-1781)* Bradford. 1981

203. Jones, A.E. *The story of Carshalton House.*

en su testamento. Ni Fellowes ni su joven criado negro sobrevivieron mucho al crash bursátil. [204]

La Compañía a finales de 1721 tenía un capital de mas de 33 millones de libras de libras, una deuda con el Tesoro de mas de 7 millones de libras, otras deudas sumaban mas 14 millones de libras. Se le condonó la mayor parte de esta deuda, y se evitó su quiebra. Ni Law, ni las autoridades británicas previeron la magnitud de la afluencia de capitales europeos a las Bolsas de Paris y Londres y su volatilidad. El fracaso del sistema de Law retrasó la implantación del papel moneda en los países europeos. El escándalo que produjo la gestión financiera de la *South Sea Company* motivó un endurecimiento de las condiciones para establecer sociedades anónimas en Inglaterra.

Con la muerte de James Stanhope, España perdió un magnifico interlocutor, que conocía bien nuestro país. Pero la *South Sea Comapny* se había llevado también por delante a su creador Robert Harley, lord Oxford, quien en 1717 después de abandonar la Torre de Londres con la salud muy deteriorada, se había retirado a su casa de campo y no volvió nunca mas a la política. La gran burbuja financiera de 1720 de la Bolsa de Londres se montó sobre las especulaciones con las acciones de una compañía cuyo objeto era el monopolio del tráfico de negros con las Indias españolas. De este último detalle no hablan todos los libros que se han dedicado a analizar la *South Sea Buble*.

En 1723 el Parlamento autorizó dividir el capital de la *South Sea Company* (33.802.203 libras) en dos mitades iguales. El capital de cada accionista se dividió en dos. Un fondo pasó a denominarse *South Sea Annuities,* por este capital cada accionista recibiría un tipo de interés fijo del 4%. Este capital no soportaría las deudas de las actividades mercantiles de la compañía. La otra mitad del capital (16.901.101 libras) quedó como capital mercantil[205] El capital mercantil de la *SSC* se fue reduciendo, en 1733 quedó en 3.600.000 libras. El Parlamento intentó reducir el tipo de interés de las *annuities* de la *South Sea Company* del 4% al 3%, lo consiguió cuando la compañía abandonó el asiento de negros en 1750 y se convirtió en una especie de departamento del Tesoro.

204. *A true and exact particular and inventory ...and personal estate whatsoever of Sir John Fellowes.* 1721. BL 8223.d.46

205. Anderson, A. *Historical and Chronological Deduction of the Origin of Commerce*

## LA CRISIS BURSÁTIL VISTA DESDE ESPAÑA

El embajador español en la corte británica Jacinto Pozobueno, había llegado a Londres el 19 de diciembre de 1720. Al leer su correspondencia, se percata uno que no comprende lo que esta ocurriendo en la Bolsa de Londres. Si solo fuese por lo que informa en sus cartas a Grimaldo, la corte española no sabría qué es lo que realmente estaba ocurriendo *...lo cierto es que el naufragio de los caudales de esta nación ha sido ahora de los mayores que jamás pueda haber padecido y que para bucearlos han menester suma diligencia...* Pero el embajador envía puntualmente unos informes en francés, donde se da cuenta detallada de las sesiones del Parlamento *...adjunto remito a VS los acostumbrados papeles de avisos, de lo que va ocurriendo en esta turbación de fondos y créditos públicos para cuyo remedio parece que no halla el parlamento aceptables algunos expedientes...*[206] En estos años el francés se utiliza en la corte inglesa porque Jorge I al llegar a Londres en 1714 hablaba alemán, francés y español, pero no hablaba inglés y pedía que le tradujesen al francés los informes que le preparaban sus ministros.[207]

En estos resúmenes que envía el embajador, se describe al detalle cómo los directores de la compañía son interrogados en la Camara de los Lores y de los Comunes. Así se supo que la compañía había distribuido 400.000 libras esterlinas entre miembros de las dos Cámaras para facilitar la aprobación de la ley que permitía el aumento de capital [208] y que había vendido acciones a algunos miembros de las Cámaras a 160 libras cuando estas se cotizaban a mas de 500 libras. Se da cuenta de la Asamblea General de accionistas, donde se presenta una propuesta para que el Banco de Inglaterra y la Compañía de las Indias Orientales entren en el capital de la compañía.

Dada la importancia que la marcha de la compañía tenía en nuestras relaciones con Inglaterra por el monopolio que detentaba sobre el tráfico de negros a la América española, extraña que el embajador en esos cruciales meses no plasme su opinión y deje que el Secretario de Des-

206. AGS, Estado, leg. 6848

207. Hatton, Reginald, *George I*. Yale University Press 2001

208. AGS, Estado, leg. 6848

pacho de Estado tenga que leerse la densa información contenida en los *avisos*. Todo lo más, sus comentarios son generales. El 6 de febrero de 1721 escribe *...deteniéndome solo en decir a VS que según la común opinión parece que es el secretario Craggs el mas amenazado de naufragio en la presente borrasca...* y continua *...y en el interim que se nos continúe la cuarta victoria de nuestras Armas contra los Moros...*

Le gustaba mucho al embajador los términos marinos: naufragio, buceo, borrasca, pero no utiliza una sola vez las palabras acciones, bolsa, cotizaciones, etc. Le faltaba el vocabulario de la nueva actividad económica, de la intermediación financiera y por eso no la podía describir. El 22 de mayo de 1721 comenta que los interesados en la Compañía del Mar del Sur *ocasionan a esta corte más cuidado que la necesidad de aliviar lo posible este erario publico del peso de las deudas de la nación...*[209]

Contrasta la claridad de la exposición de los informes en francés que se envían a la corte de Madrid donde con todo detalle se explica los acontecimientos de la crisis y las actuaciones de las dos Cámaras del Parlamento, con la barroca prosa del embajador cuando informa de los aspectos más generales. Así comunica el embajador la muerte de Stanhope a Jose Grimaldo el 20 de febrero:

> *Muy Señor Mio, habrá como ocho días que el conde de Stanhope ansioso de que se practicasen los expedientes más utiles y decorosos para el remedio de las importantes y estrepitosas dependencias presentes de esta Nación peroró en la Camara alta, muy dilatada, y fervorosamente, de suerte, que a pesar de algunas oposiciones mereció por ultimo, general aprobación de ella, y aun pasó a manifestarle gratitud de su zelo y dictamenes; pero debió de enardecerse tanto, que desde aquella noche se sintió muy indispuesto y con gran dolor de cabeza, y aunque experimentó alivio con algunos medicamentos, y tanto que me avisó para que fuese a comer con él, el lunes 17 del corriente, le asaltó el Domingo en la noche accidente tal, que en breve rato le sacó de esta vida. A mi y a todos ha sido muy sensible su falta...*

---

209. AGS, Estado, leg. 6848

Escuetamente, el *Aviso* fechado 6/17 de febrero 1720/1721[210], donde se informa de todas las prácticas que la Camara de los Lores ha considerado fraudulentas en la gestión financiera de la *South Sea Company*, se comunica al final *...Le comte de Stanhope secretaire d'Etat se trouva mal samedy dernier dans la Chambre de Pairs, est il est mort hier sur 9 heures du soir.*[211]

El Tratado del Asiento concedía a sus majestades británica y católica el 50% del capital de la compañía del asiento, el 25% a cada una. Este artículo se copió literalmente del texto del asiento francés. Pero mientras se estaba negociando el asiento, se estaba también diseñando la reconversión de la deuda, así que cuando la Reina Ana ofrece a la *South Sea Company* la explotación del asiento de negros, no se volvió a retocar este articulo del asiento. Las autoridades españolas tampoco eran muy partidarias de esta participación en el capital, preferían una participación solo en los beneficios del navío anual. Así que el artículo quedó como parte del asiento pero no se aplicó. El 25% del capital de la *South Sea Company* no perteneció nunca a Felipe V.

El Rey español no pudo en un principio detentar el 25% del capital de la *South Sea Company* porque las personas que entraron en su capital lo hicieron canjeando deuda pública por acciones de la compañía.

La reina Ana renunció a las ganancias que le ofrecía el Tratado del Asiento, pero tanto a ella, como a Jorge I la compañía les donó acciones con las que especuló el rey británico y su entorno.

Si Felipe V hubiese tenido acciones de la compañía como tenía Jorge I y todo su entorno familiar y afectivo (su amante, la duquesa de Kendall, obtuvo pingües ganancias) se podría haber beneficiado vendiéndolas antes del *crash*, como le recomendó el *Chancellor del Exchequer*, Aislabie a Jorge I, en julio de 1720. No se encuentra ningún documento en los archivos que demuestre que las tuviese y que hubiese dado órdenes de venta. La *South Sea Company* nunca ofreció ni entregó a Felipe

210. A partir del 28 de febrero de 1700 y hasta que Inglaterra adoptó el calendario gregoriano, había una diferencia de 11 días entre Inglaterra y el continente. El 1 de marzo en Inglaterra era el 12 de marzo en el continente. Además el año nuevo comenzaba el 25 de marzo, por lo que desde el 1 de enero al 25 de marzo de 1721 por ejemplo, Inglaterra esta en 1720 y el continente en 1721.

211. AGS, Estado, leg 6848

y acciones, ni la corona española las solicitó. Desde Madrid se seguía con escaso interés la marcha económica de la *South Sea Company*. Quizás si Monteleón hubiese seguido de embajador se hubiese enriquecido Monteleón y el rey, o quizás solo Monteleón...

Si Felipe V hubiese ordenado comprar en el primer semestre de 1720 acciones, de igual manera que mandaba pagar otras partidas de gastos, como los sueldos de los embajadores, y hubiese vendido esta acciones hubiese obtenido mas ganancias que con los beneficios pactados sobre el navío anual, que lo único que le acarrearon fueron pérdidas.

El Parlamento inglés en esos momentos actuó como regulador de la Bolsa, y después de examinar a dos directores de la compañía, Gibbon y a Chester sobre la venta y la compra de acciones por cuenta de la compañía, adoptó por unanimidad unos principios para definir qué actividades realizadas por la compañía debían ser consideradas como una corrupción notoria y peligrosa.

Se consideraba una acción delictiva: *...avoir pris o transferé des actions de la Compagnie de la Mer du Sud, sans un prix réel, actuellement payé, ou sans une sureté sufisante, ou d'en avoir acheté par aucun Directeur , ou Agent pour l'usage ou l'avantage d'aucune personne dans le Ministère, ou d'aucun Membre des deux Chambres de Parlement, durant le temps que le Bill de la Compagnie était pendant au Parlement...*[212]

Es necesario resaltar cómo en Inglaterra se definió antes el código de conducta de las empresas que cotizan en Bolsa y por lo tanto se condenó antes el uso de información privilegiada y la corrupción política en beneficio de una compañía, que el tráfico de esclavos, que no se prohibiría hasta un siglo mas tarde.

---

212. AGS, Estado, leg. 6848, Informe redactado el 30 de enero fecha del continente, 10 de febrero fecha de Londres. *«...haber tomado o transferido acciones de la compañía a un precio ficticio, no desembolsado, o sin garantías suficientes. La compra de acciones por algún director o agente de la compañía para uso y ganancia de alguna persona del Gobierno o algún miembro de las Cámaras del Parlamento mientras la ley para aumentar el capital de la compañía estaba pendiente de ser aprobada por el Parlamento...»*
El director Gibbon fue el abuelo del famoso autor de la *Historia de la Decadencia del Imperio Romano*, que pudo redactar su obra gracias a las ganancias en el tráfico de esclavos de su progenitor.

Pozobueno, recién llegado, solo esta preocupado por transmitir a la corte británica el triunfo de los ataques españoles al norte de África, noticias que no preocupaban mucho a los ministros británicos en esos momentos. No informó a la corte de Madrid sobre cómo el gobierno británico estuvo durante un año en manos del Imperio, al estar negociando con Viena que bajo ningún concepto se hicieran públicos los documentos comprometedores que tenía Knight, refugiado en Bruselas. Precisamente Madrid seguía presionando a Londres para que le apoyase ante el Imperio para situar a los hijos de Isabel de Farnesio en los ducados italianos. Pozobueno tampoco informó a Madrid que el Parlamento había autorizado a la *South Sea Company* a reducir a la mitad su capital mercantil y a colocar la otra mitad en un fondo sobre el que se pagaría un tipo de interés fijo. En realidad eran dos compañías diferentes gestionadas por un mismo equipo y bajo un mismo gobernador, el rey de Inglaterra. Sería la corona española la que soportaría la cuarta parte de los gastos de administración de las dos compañías.

## Problemas con la Corte de Madrid

La *South Sea Company* tuvo muchas dificultades y problemas con la corte de Madrid mientras que duró el asiento. El texto del asiento dejaba muchos puntos sin resolver, y los acuerdos a los que se llegaban para resolverlos a menudo eran revocados en Madrid al poco tiempo de haberse acordado. Fue Inglaterra la que siempre quiso introducir modificaciones al texto del asiento.

La compañía incumplió conscientemente obligaciones del asiento relacionadas con los pagos. La compañía no controlaba a sus factores ni sus cuentas. España hasta 1730 tenía un total desconocimiento de cómo funcionaba la compañía. Tomas Giraldino nombrado representante en la compañía por la corte de Madrid intentó poner fin a esta falta de control en 1732.

La compañía era consciente del contrabando que se introducía en los navíos que transportaban esclavos.

En 1725, Orendaín enviaba a Varas Valdés las cartas que se recibían de Guillermo Eon, para que informase a Felipe V. Varas Valdés una de

las personas mas enteradas del tráfico con las Indias pasaba por unos momentos de inactividad debido a sus malas relaciones con Patiño y a ciertos rumores que habían circulado por la corte sobre su persona,[213] por lo que había venido a Madrid a limpiar su nombre. Orendaín le pidió que asesorase al rey *...para que no estén tan lastimosamente ociosas las luces de VS[214]...* Varas Valdés recomendó que lo mejor sería la rescisión del contrato, si la pidiesen los ingleses, sin dejar ver que se deseaba esta rescisión *...tengo muy presente cuanto expuse a SM en mi representación de 28 de febrero de este año (1725) en estos asuntos y entre sus diversas cláusulas fue el que fenecido el actual asiento no se pensase el ejecutar otro con Nación alguna extranjera, por consistir en estos negocios la total ruina y perdición de la América...los vasallos naturales de SM se harán cargo de proveer de negros todas las Indias como lo hicieron en otros tiempos...* y comentaba Varas Valdés a Orendaín en carta de 4 de agosto de 1725*...tendré por una de las mayores felicidades que nos puedan suceder, el que la Compañía con el pretexto de quiebras quiera dejarlo...*[215]

A finales de 1725 Varas Valdés pedía lo que no pedía el director de España en la *South Sea Company*, que la compañía presentase las cuentas, como estaba estipulado, cada cinco años*...han pasado 12 años y no se sabe si SM es acreedor o deudor de la compañía...y lo cierto es que mientras mas se dilataran los pagos y la cuenta, mayores serán las confusiones y llegará el caso de no percibir SM cantidad alguna, y de que le pidan crecidas sumas...*[216]

Cuánta razón tenía Varas Valdés que llegó a conocer los cálculos finales de las peticiones de la compañía pues falleció en 1753. Sin embargo, Varas Valdés desconocía cómo se había creado la *South Sea Company*, y al hacer el cálculo de lo que se podía deber a la compañía consideraba la devolución del millón de pesos que creía habían adelantado a Felipe V como aportación de capital.

---

213. BL. Ms. Add 21.449 *Biographical notice of Don Francisco Varsa Valdes who died at Cadiz 29 may 1753*

214. AGI, Arribadas nº 10

215. AGI, Arribadas, nº 10

216. AGI, Arribadas nº10

Varas Valdés estaba escandalizado de la cantidad que por concepto de pago de intereses se le debía de pagar a la compañía inglesa. En las sucesivas modificaciones que experimentó el tratado del asiento nunca las autoridades españolas pidieron que se modificase esta cláusula. ¿Pensaban realmente que se había producido esta aportación de capital? Monteleón había informado a Grimaldo de cómo se había creado la compañía pero parece que nadie mas que Grimaldo había leído esas informaciones.

Hasta 1730 el funcionamiento interno de la compañía no fue importante para la corte de Madrid. La corte de Madrid hizo dejación de sus facultades de control y cuando quiso ejercerlas después de 1730, ya fue demasiado tarde.

El asiento esta presente en todos los tratados que firmó España con Inglaterra en la primera mitad del siglo XVIII. A lo largo de todos estos años los tratados de paz se suceden y no terminan de cumplirse. El Congreso de Soissons, la Convención de El Pardo en 1728, el Tratado de Sevilla en 1729, y finalmente el segundo tratado de Viena en 1731. Al Congreso de Soissons celebrado durante 1728 asistieron como plenipotenciarios españoles dos pesos pesados, Barrenechea, marqués del Puerto y el marqués de Santa Cruz de Marcenado. España e Inglaterra estaban en guerra desde marzo de 1727.

La *South Sea Company* estaba intentando por todos los medios que aunque no se llegase a una negociación final de paz, poder seguir enviando su navío anual. Estaba mas interesada en la reanudación del envío del navío anual que en la reanudación de comercio de esclavos. A los accionistas no les importaba renunciar al navío de anual y nos enteramos por lo que el subgobernador de la compañía, John Eyles, comunica a Rigby, agente de la compañía en Jamaica que la clase comerciante de Londres estaba en contra de la compañía *..you know I have little knowledge of town politics having but rare opportunities of coffee house conversation. Merchants in general are known ennemies of the company, and propietors care little what become of their concern and would be glad our annual ship were delivered up...*[217] Pero añadía que aunque los accionistas quisiesen abandonar el

217. BL,Ms. Add 25.566 *..ya sabe usted que tengo escaso conocimiento de lo que ocurre en la política, porque no frecuento los cafés ni participo en sus discusiones. Los comerciantes en general son declarados enemigos de la compañía y los accionistas no se preocupan de sus intereses y se alegrarían si renunciáramos a nuestro navío anual...*

navío anual, ellos, los directores que estaban al servicio de los accionistas se tenían que resistir, porque los accionistas no sabían muy bien cuales eran sus intereses. Los directores seguían las directrices del gobierno.

La *South Sea Company* pidió a su agente en Jamaica, Richard Rigby que viajase a Soissons (a las afueras de Paris) para poder asesorar a los plenipotenciarios ingleses, William Stanhope y Horacio Walpole que asistían al congreso. Richard Rigby tenía conocimiento para rebatir las críticas de los plenipotenciarios españoles. Le pidieron que llevase con él una lista de agravios y que viajase y asistiese *as a private gentleman*. Nada más llegar debía contactar con William Stanhope y pasarle toda la información que llevaba. También debería contactar con Keene, cónsul general de su majestad británica en Madrid que asistiría al Congreso. Keene representaba los intereses de la compañía en la corte de Madrid. Para ayudar a Rigby en su función de asesorar a los plenipotenciarios, la compañía envió desde Londres a un contable que trabajaba en la sede central de la compañía y que hablaba español, Mathiew Plowes, y a otro empleado que hablaba francés. La compañía empleó a fondo su lobby en el Congreso de Soissons, no se esperaba lo que ocurrió.

La diplomacia española se apuntó un tanto, compró la colaboración del contable Mathew Plowes, que entregó a los plenipotenciarios españoles documentos que demostraban el contrabando que realizaban los empleados de la compañía y de cómo compraban a las autoridades españolas.[218] Mathew Plowes recibió cash 60 libras y una renta hasta su muerte de 2.000 pesos al año. Murió en 1750. A su muerte su mujer reclamó la misma anualidad. Plowes realizó también otras acusaciones. Acusó a Guillermo Eon de haber falsificado las mediciones de los navíos de registro y por ello de recibir una pensión de 1000 pesos al año[219]. También acusó a Jose Grimaldo de haber recibido joyas por valor de 8.000 libras, regalo que como hemos visto le envió el rey Jorge I , y una pensión de 3.000 libras al año por la paz firmada en marzo de 1721. Grimaldo ya no estaba en el poder, y era fácil acusarlo si con ello se garantizaba una pensión vitalicia. La falta mas grave de Eon no fue falsificar las mediciones de los barcos, sino no haber controlado las cuentas de la compañía.

218. AGS, Estado, leg 7019

219. BL, Add. 25.566

En el Tratado de Sevilla de 1729, por artículos separados y secretos se confirmó el tratado de Comercio, firmado en Utrecht y el Asiento de negros, al que se refieren como *...contrato particular nombrado comunmente del asiento...* y se acordó que España expidiese cuanto antes las cedulas para permitir reiniciar el tráfico de esclavos a la Compañía del Mar del Sur y el envío del navío anual.[220]. En este tratado ya se han abandonado todas las peticiones sobre la restitución de Gibraltar y se ha negociado con Inglaterra la sucesión inmediata de D. Carlos en los ducados de Parma y Piacenza. España también aceptó impedir la navegación de la Compañía de Ostende que había establecido Austria en los antiguos Países Bajos españoles, y uno de cuyos fines era dedicarse al tráfico de negros.

Los accionistas y los directores se dieron pronto cuenta que el tráfico de esclavos con las cantidad de condicionantes que se habían establecido no era rentable y lo quisieron abandonar solicitando una compensación a España, pero el gobierno ingles nunca lo consintió.

Hubo muchos problemas relacionados con el navío anual, con las factorías y la introducción de mercancías tierra adentro, sin contar con que cuando los dos países se declaraban la guerra, el tráfico de negros y el envío de navío anual se interrumpía. Sin embargo el suministro de esclavos negros estaba garantizado por el contrabando desde Jamaica y Curazao.

A partir de 1730 la administración española fue endureciendo las condiciones en las que se desarrollaba el asiento, intentando controlar todas las fases del tráfico y las condiciones que debía cumplir del navío de permiso.

Todo este control no obstante estaba supeditado al apoyo que se necesitase de la corona inglesa para colocar a los hijos de Isabel de Farnesio en los ducados italianos. Ese era el objetivo más importante y casi único de la política exterior española, al que se supeditaban todos los demás. El segundo objetivo fueron las bodas de estos infantes. Esos eran los objetivos de Isabel de Farnesio, que era quien de hecho gobernaba España.

Por declararse la guerra entre ambas coronas el tráfico de esclavos y el envío del navío de registro quedó interrumpido en tres ocasiones.

220. AHN, Estado, leg 3365

En septiembre de 1718 se interrumpió el tráfico hasta junio de 1721. De nuevo se volvió a interrumpir en marzo de1727 hasta 1729.En 1739 vuelve a estallar la guerra y esta vez la interrupción durará hasta 1748, de hecho el asiento no se vuelve a restablecer. Del total de treinta años que debían los ingleses disfrutar el asiento de negros de 1713 a 1743 lo disfrutaron 19 años. No se firmó el abandono del asiento hasta 1750.

# CAPÍTULO IX

## El comercio de negros. El navío de registro. Gibraltar. La caída de Grimaldo

### El asiento de negros y Gibraltar

Cuando España empezó a negociar su adhesión a la Cuádruple Alianza en 1718 lo hizo con la condición que se le restituyese Gibraltar.

Las instrucciones que recibió Jacinto Pozobueno al nombrársele en julio de 1720 embajador de España en Inglaterra[221] son bien claras y contundentes. Felipe V le comunicó que en 1718 cuando los ministros de Francia e Inglaterra le ofrecieron adherirse a la Cuádruple Alianza le prometieron en nombre de sus respectivos *amos*, la restitución de Gibraltar. Le informaba Felipe V, *...Yo accedi al mencionado tratado en la buena fe y debajo de este cierto supuesto...y aunque lo ingleses se han negado a ello, dilatan su ejecución dejandola para el congreso* (de Cambray) *o después de el...Vos habeis de solicitarlo como os lo encargo con el mayor empeño, y mas vivas instancias, con su Majestad*

221. AHN, Estado, leg 3456

*Britanica y su ministerio...restituyendoseme la mencionada plaza de Gibraltar antes de la abertura del congreso para la Paz asi como yo he satisfecho los empeños que contraje... Los ingleses solicitan y han solicitado en todo este tiempo con la mayor eficacia los haga dar las Cedulas que según el Asiento de Negros necesita la Compañía de la Mar del Sur para la introducción de ellos en la America y para el envío del Navío anual...*

Felipe V había comunicado a Stanhope que tendrían las licencias cuando se le restituyese Gibraltar.

Fue James Stanhope, secretario de estado inglés, quien prometió a Felipe V la restitución de Gibraltar si España reconocía las posesiones que había obtenido Austria en Italia por el tratado de Utrecht, (Nápoles, Milanesado y Cerdeña). España no había firmado la paz con Austria y solo reconocía lo obtenido por Saboya en Utrecht (Sicilia)[222]. Stanhope realizó esta propuesta en una visita relámpago que hizo a la corte de Madrid en Agosto de 1718. Era la manera de hacer política de Stanhope. Alberoni se sintió dolido por no haber anunciado su visita con todo tipo de protocolos, y no prestó atención a la oferta inglesa. Cuando Stanhope presentó esta oferta, Alberoni estaba enviando una flota para recuperar Cerdeña.

Stanhope realizó esta oferta a España porque Inglaterra se había comprometido con Austria en obtener la neutralidad española en Italia. Inglaterra necesitaba la alianza de Austria, para mantener el equilibrio y los intereses de Inglaterra y Hanover en el Báltico, y podía pagar el precio de Gibraltar. También necesitaba la alianza de Francia para neutralizar a Suecia y Rusia en el Báltico, por eso firmó con Austria, Francia y Holanda el Tratado de la Cuádruple Alianza. Alberoni no calibró todos estos intereses ingleses y envió la flota a conquistar Cerdeña.

Se hubiese podido recuperar Gibraltar como moneda para los intereses británicos en el Báltico y no por mayores intereses en América. Al ver rechazada su oferta y conocer por los franceses que se había enviado una flota para conquistar Cerdeña, James Stanhope durante su viaje de regreso a Inglaterra, dio orden, en Bayona, al almirante Byng de destruir la flota española. La flota fue destruida en la batalla de Pessaro.

222. Basil, Williams, op.cit.

Felipe V cuando envía a Pozobueno como embajador a Londres le entregó las cedulas para la reanudación del tráfico del asiento de negros con la indicación que solo debería entregarlas en Londres en el momento que los ingleses firmasen la restitución de Gibraltar. Las conversaciones para la restitución de Gibraltar se iniciaron en diciembre de 1720, cuando las acciones de la *South Sea Company* estaban en caída libre y se estaba juzgando a los directores de la Compañía.

Desde el inicio de las hostilidades entre Inglaterra y España en 1718 se había paralizado el tráfico de negros del asiento y el envío del navío anual. En otoño de 1720 con el estallido de la burbuja de las acciones de la *South Sea Company* y la crisis política que generó, al gobierno británico le era de vital importancia la reanudación de la actividad del asiento, para recuperar la confianza del público en las acciones de la compañía. El embajador Pozobueno no supo transmitir a Madrid la importancia de la crisis y la necesidad imperiosa que tenían los ingleses de las cedulas para reanudar la única actividad comercial de la *South Sea Company*.

En la correspondencia entre Grimaldo y Stanhope, este último insiste se den permisos para la reanudación del asiento y el envío del navío anual.

La postura de Grimaldo y así se lo hace saber al embajador Pozobueno, es que si no se restituye Gibraltar quedaría rescindido el asiento de negros y el navío anual.[223] Ante las peticiones sobre la restitución de Gibraltar, Stanhope da a entender que hay que convencer al Parlamento para la restitución.

Si España en ese momento, cuando el gobierno británico tenía una necesidad imperiosa de reanudar el tráfico de negros con las Indias, no hubiese realizado a Inglaterra nuevas peticiones de apoyo para que el infante Carlos heredase los ducados de Toscana y Parma, quizás, hubiese sido posible en ese momento de canjes, la restitución de Gibraltar. Pedir otra cosa que conllevaba desgaste de negociaciones por parte de Inglaterra era abocar al fracaso total la posibilidad de restitución de Gibraltar, pero Isabel de Farnesio solo estaba interesada en consolidar derechos sucesorios para sus hijos.

Por los tratados de 1721 con los que España se adhiere a la Cuádruple Alianza, Francia se compromete por un artículo secreto a continuar sus

223. AHN , Estago, leg. 1705

oficios para que Inglaterra restituyese Gibraltar. El 1 de junio de 1721 el rey británico Jorge I había enviado una carta a Felipe V asegurándole que haría todo lo que estuviese en su mano para que el Parlamento autorizase la restitución de Gibraltar *...je ne balance plus a assurer a VM de ma promptitude a la satisfaire para rapport a sa demande touchant la restitution de Gibraltar luy prometant de me servir des premières occasions favorables pour regler cet article du consentment de mon Parlement...*[224]... No quería decir nada esa promesa.

En el tratado firmado entre España e Inglaterra el 13 de junio de 1721 se ratificaron los tratados de Paz y de Comercio firmados en Utrecht de 13 de julio y 9 diciembre de 1713 y se confirmó el contrato particular llamado comúnmente del asiento para la introducción de esclavos negros en las Indias Españolas que fue firmado el 26 de marzo de 1713, también la convención de mayo de 1716 que modificaba el texto del asiento de negros.

El rey de España se comprometía a enviar a Virreyes y Gobernadores de puertos y ciudades de la América cédulas *...para que sin ningun embarazo ni impedimento sean admitidos a libre comercio, los navios del Trafico de Negros que corre a cargo de la Compañía Real de la Gran Bretaña establecida en Londres*[225]. Inglaterra incluyó en el tratado la obligación de España de volver a reunir la Junta de negros del Consejo de Indias.

## La London Gazette. Madrid visto desde Londres

La *London Gazette* era uno de los 18 periódicos que circulaban en Londres. Se publicaba tres veces a la semana, era el periódico que reflejaba las opiniones del gobierno[226]. Su interés en publicar tantas noticias

---

224. AHN, Estado, leg.3369... puedo asegurar a VM mi deseo inmediato de satisfacer su petición relativa a la restitución de Gibraltar, le prometo que aprovechare la primera ocasión favorable para solucionar este asunto con el consentimiento de mi Parlamento...

225. AHN, Estado, leg. 3369

226. La colección de la *London Gazette* consultada esta en la Bodleian Library de la Universidad de Oxford, ver el *Milford and Sutherland Catalogue.*

positivas sobre España y sobre el comercio de Indias, era evitar que ningún otro periódico difundiese noticias negativas que pudiesen generar rumores que pudiesen afectar las cotizaciones de las acciones de la *South Sea Company*.

La *London Gazette* en estos años dedicaba su primera página a las noticias sobre España. Informaba fielmente a sus lectores de todo lo relacionado con las relaciones entre España y las Indias, salidas y llegadas de flotas y galeones, nombramientos en los virreinatos, valor de lo vendido en las ferias de Portobelo, Cartagena y Veracruz[227].

El 6 de junio de 1722 publicaba el nombramiento de don José Armendariz que hasta entonces era gobernador general de Guipúzcoa, como virrey de Méjico. Una noticia fechada en Madrid el 28 de Abril de 1722 y que se publica en la *London Gazette* el 5 de Mayo, informaba que los galeones y el barco de la *South Sea Company* habían llegado a Veracruz y habían vendido toda la carga a buen precio.

Informaba del día a día de lo que pasaba en Madrid, de cómo la corte se desplazaba del Real Alcázar al palacio del Buen Retiro, a El Escorial, a Aranjuez, a El Pardo, a Balsaín, todavía así llamaban al nuevo palacio de La Granja. Estos desplazamientos llevaban consigo un gran movimiento de personas relacionadas no solo con la corte en sí sino también con las Secretarías de Despacho y cuerpo diplomático.

Podemos decir que el lector inglés de la *London Gazette* tenía un conocimiento mucho más preciso de lo que ocurría en España, que la inmensa mayoría de los españoles. Las noticias que aparecen en la *London Gazette* sobre la corte de Madrid, las conocen en España un influyente grupo reducido. El corresponsal de la *London Gazette* en Madrid, me atrevería a afirmar, estaba magníficamente introducido en la corte, y las noticias se las debía de suministrar el embajador inglés en la corte de Madrid, William Stanhope.

Leyendo la *London Gazette* del periodo 1719 a 1724 nos encontramos con el nombre del marqués de Monteleón, por entonces embajador de España en Holanda. Monteleón había sido anteriormente embajador en Inglaterra y como tal el encargado de relacionarse a nivel oficial con la *South Sea Company*, en esos años en que Monteleón era embajador en

227. Fernandez Duran, Reyes,Gerónimo *de Uztáriz. Una Reflexion Ulterior. Cuadernos de Ciencias Económicas y empresariales.* Año 24 N°38. 2000

la corte inglesa, Grimaldo le pidió a la *South Sea Company* que pagase los sueldos de los embajadores de España en Londres y en Holanda.

La *London Gazette* informaba de todos los movimientos de Monteleón, de su nombramiento como embajador de España en La Haya el 9 de Marzo de 1723, de su viaje a Madrid en verano de 1724, de cómo fue recibido por Felipe V en San Ildefonso en agosto de 1724 antes de regresar a La Haya, y de las actividades de Miraval que se había convertido en Presidente del Consejo de Castilla, y por supuesto de Grimaldo, quien como Secretario del Despacho de Estado tenía una presencia importante en las noticias sobre España. El público inglés es informado de aspectos privados de la vida de Grimaldo, en septiembre de 1722, se recuperaba de la muerte de su hija y se había ido con los reyes a Balsaín. Todo lo que ocurre en la Corte española en torno a este círculo de personas, se sabía a los pocos días en Londres. La noticia de la muerte del marqués de Bedmar, se publicó a los pocos días de que ocurriese (2 de junio de 1723) y se informaba a los lectores ingleses de todos los puestos que había ocupado tanto en los Países Bajos españoles como en Sicilia. A la semana siguiente se les informaba de la cuantía de la pensión que iba a disfrutar su viuda. El marqués de Bedmar había negociado en Madrid en 1712 y 1713 el Tratado del Asiento de Negros y en 1716 su modificación.

La *London Gazette* se hacía eco de acontecimientos importantes del período. Estos acontecimientos fueron, las reuniones de la Junta que estudió los argumentos de las ciudades de Sevilla y Cádiz sobre donde deberían residir los Tribunales de Comercio con las Indias. El traslado de las aduanas del Reino de Navarra, provincia de Guipúzcoa y señorío de Vizcaya a sus antiguos emplazamientos, y las reuniones para ver cómo solucionar el colapso de los pagos de la Real Hacienda producido por la prolongada enfermedad de Campoflorido.

Sobre el primero de estos acontecimientos, el 25 de Diciembre de 1722,. informaba *...The King since his return hither from the Escurial, gives great application to the Dispatch of Business and keeps the Secretary of State attending daily. A council having been held some days ago at the house of the President of Castile, it was resolved by all ministers present, except Don Jose Patino, that the Chambers of Commerce should be removed from Cadiz to Seville...*[228] Anteriormente en el 28 de

228. ... desde su regreso de El Escorial, el rey esta muy ocupado despachando asuntos,

Abril había informado que el rey había recibido al marqués de Tous y a Sancho de Villanueva representantes de la ciudad de Sevilla que se habían desplazado a Madrid para asistir a las reuniones de la Junta.

Sobre el tema del traslado de las aduanas, informaba el 30 de Julio de 1724 ...*The difficulties which had of late hindered the settings of customs in the Province of Biscay and Navarre are removed and those duties adjusted to the satisfaction of the Inhabitants of those Provinces...*[229]

El marques de Campoflorido, Presidente del Consejo de Hacienda y Secretario del Despacho de Hacienda llevaba varios meses enfermo y por lo tanto sin poder atender a sus obligaciones, y lo que era más grave, sin firmar los pagos de la Real Hacienda. La *London Gazette* informaba el 29 de enero de 1723, sobre la reunión de ministros que se había celebrado en su casa, presidida por Grimaldo, que se había desplazado desde el Pardo para asistir a la reunión, para decidir sobre los pagos de los *Publick Services...*

No todas las noticias que se daban tenían que ver con el comercio con Indias, o con decisiones políticas. La noticia que más espacio acaparó en estos años fue lo ocurrido en Madrid en la tarde-noche del 20 de Septiembre de 1723, cuando estuvimos a punto de quedarnos sin clase gobernante, y sin algunos representantes del cuerpo diplomático en la corte española. Se relatan los hechos con todo lujo de detalles por alguien que parece que lo hubiese presenciado, que hubiese estado en esa reunión, y se publicó en la primera plana de la *London Gazette* el 28 de septiembre de 1723.

Los marqueses de Mirandola solían reunir semanalmente en su casa a un grupo selecto de personas. Como iban a realizar unas obras en su palacio habían alquilado una casa que el conde de Oñate poseía ...*a little without the town*[230]... y allí acudieron sus invitados habituales, ese

el Secretario de estado le visita todos los días. Hace unos días una reunión tuvo lugar en la residencia del Presidente del Consejo de Castilla, todos los ministros que asistieron excepto don Jose Patiño acordaron que las Cámaras de Comercio se trasladaran de Cadiz a Sevilla..

229. ...las dificultades que han impedido últimamente el establecimiento de las aduanas en la Provincia de Vizcaya y Navarra han desaparecido y los derechos arancelarios de han establecido de acuerdo con los deseos de los habitantes de esas Provincias..

230. La casa estaba en lo que sería la ubicación actual del palacio del marqués de Salamanca, en el actual Paseo de Recoletos cerca de Cibeles.

aciago 20 de septiembre. Ese día había escusado su asistencia el marqués de los Balbases, porque su hijo estaba enfermo, los duques de Arcos y la princesa Pío. Al caer la noche empezó a llover torrencialmente. Tal fue la tromba de agua que estaba cayendo, acompañada por truenos y relámpagos, que a la anfitriona de la casa le entró el pánico y se refugió con sus criadas en la capilla de la planta baja para rezar.

El muro del jardín no pudo resistir el caudal de agua que bajaba desde el norte, se derrumbó y la tromba de agua entró en la casa e inundó la planta baja hasta una altura de casi dos metros. La marquesa anfitriona y sus criadas se ahogaron. Un grupo de invitados que se encontraban en la planta baja decidieron salir a la calle, al príncipe Pío, Capitán General de Cataluña, se lo llevó el agua, su cuerpo tardó tres días en ser encontrado. Don Tiberio Carassa, Capitán General de Guipúzcoa, intentó subirse a una carroza, pero esta volcó, él se abrió la cabeza y se ahogó. El príncipe de Cellamare tuvo mejor suerte, se subió también a una carroza que también volcó, pero debía ser más ágil y se abrazó a una rueda, resistió el envite del agua hasta que pudo ser ayudado. El duque de Liria que también salió a la calle, se salvó por los pelos, se lo llevaba la corriente pero consiguió aferrarse a una verja y alcanzó una soga que le tiraron desde la planta de arriba. Los invitados que sobrevivieron fueron los que se había refugiado en la planta superior, el embajador de Venecia que consiguió mantenerse flotando sobre unas sillas, en un salón de la planta baja (se conoce que sobrevivió debido a su experiencia de vivir rodeado de agua) y el nuncio de su Santidad que dejó la reunión media hora antes de que empezase a llover.

No se pude percibir leyendo la *London Gazette* que pudiese existir ninguna tensión entre ambas coronas, todo parece discurrir en el mejor de los mundos posible.

## La caída de Grimaldo

Grimaldo era una persona bien conocida en el Londres de esos años.

Hemos visto cómo la *London Gazette* daba muchas noticias sobre él, hasta sobre aspectos privados de su vida. Grimaldo como Secretario del Despacho de Estado, tenía en última instancia la responsabilidad sobre las relaciones entre la *South Sea Company* y la corona española.

Luis I había muerto el 30 de agosto de 1724 y Felipe V había vuelto a retomar la corona. Grimaldo continuaba como secretario de despacho de Estado, había entrado en el gobierno Orendaín como Secretario de Despacho de Hacienda y Baltasar Patiño, marques de Castelar, continuaba como Secretario de Despacho de Guerra.

William Stanhope, primo de James Stanhope, el secretario de estado inglés, fue enviado como representante inglés a la corte de Madrid.

El 28 de noviembre de 1724, William Stanhope escribió una carta cifrada al secretario de estado Newcastle, en la que le relataba una conversación que había mantenido con Grimaldo. Grimaldo confesó a Stanhope el acoso al que estaba sometido por el mariscal Tessé, embajador francés en la corte de Madrid. Le pidió que no informase del contenido de la conversación a Newcastle, pero le rogó que Inglaterra de alguna manera presionase a la corte francesa para que el mariscal Tessé, dejase de incordiarle.[231]

Grimaldo informó a Stanhope que Tessé que apoyaba a Orendaín y a Castelar, le estaba haciendo la vida imposible. La reina apoyaba a Tessé, y Tessé quería que el asiento de negros volviese a Francia. Stanhope previno a Newcastle sobre Orendaín y Castelar, *both known dependants upon the court of France*, y comentaba que sería una pena perder como interlocutor a Grimaldo.

Poco después Castelar fue nombrado embajador en Francia y a Orendaín se le conció el titulo de marqués de la Paz.

El mariscal Tessé se había enemistado con el marqués de Miraval que acababa de dejar la presidencia del Consejo de Castilla (era contrario a la vuelta al trono de Felipe V) y había difundido la noticia de que Grimaldo cobraba del gobierno inglés, cosa que era absolutamente falsa. Grimaldo se llevaba bien con los embajadores ingleses en Madrid, pero ya hemos visto cómo se las gastaba cuando había que denegar el permiso del navío anual, aunque se hubiese asegurado a la corte inglesa que lo podía enviar todos los años a partir del mes de junio.

Grimaldo fue desplazado de los asuntos internacionales que pasaron a manos de Orendaín y del aventurero Riperdá. En 1726 Grimaldo abandonó la Secretaria de Despacho de Estado. Fue Orendaín quien le comunicó su cese. Después de tantos años de servicio, Felipe V no se dignó hablar con él.

---

231. BL, Lexington Papers, ADD 32741

Se le acusaba de haber recibido un broche de diamantes del embajador inglés como compensación por las ventajas que habían concedido a los ingleses en la modificación de los términos del asiento de negros. Y realmente si había recibido un broche de diamantes como regalo de Jorge I, pero eso había sido en 1721, así había informado Grimaldo al entonces embajador de España en Londres, Pozobueno:

*Señor mio creyera faltar a la buena correspondencia y amistad que experimento en todas ocasiones en VE si no le participara que Don Guillermo Stanhope en su último viaje a este sitio me entregó una carta de milord Carteret acompañando un broche de diamantes muy primoroso y rico con que su Majestad Britanica ha querido honrarme, leida la carta, me escuse a tomar el broche (como debía) hasta haberlo puesto en noticia del Rey, que admití después con su orden y permiso y aunque yo en mi respuesta a Milord Carteret que dirigí por manos del mismo Don Guillermo Stanhope le manifeste mi suma estimación y reconocimiento a la honra de su Majestad Britanica, espero deber a VE que en las ocasiones que se ofrezcan de hablar a este ministro se sirva VE repetir en mi nombre las expresiones del mayor aprecio...*[232]

El marqués de Grimaldo había servido infatigablemente a Felipe V como Secretario del Despacho de Estado desde el principio de su reinado.

Si el escándalo de la burbuja bursátil de las acciones de la *South Sea Company* había causado en la corte inglesa la muerte de James Stanhope, y la caída del gobierno, también las relaciones con la *South Sea Company*, causó la caída de uno de los ministros más válidos de Felipe V, José Grimaldo.

232. AHN, Estado, leg 1712

## Comercio de negros

Después de producirse el estallido de la burbuja bursátil de las acciones de la *South Sea Company* con todos los cambios políticos que conllevó, la compañía siguió dedicándose a su principal actividad mercantil, el tráfico de esclavos a la América española.

Al duque de Portland que fue una de las personas que se arruinó especulando con acciones de la *South Sea Company*, se le nombró en 1721, para compensarle, Gobernador de Jamaica, y se dedicó a hacer la vida imposible a los agentes de la compañía en la isla, hasta su muerte ocurrida en 1726.

En 1724, los españoles cerraron la factoría que tenía la compañía en Panamá y les comunicaron que para impedir el contrabando de mercancías que llegaban con los esclavos, estos deben de llegar directamente de África sin pasar por Jamaica.

Durante la estancia de la Corte en Andalucía de 1730 a 1732, el embajador inglés Keene que acompañó a la corte en su periplo andaluz solicitó se diese permiso a la compañía para poder restablecer la factoría en Panamá tan necesaria para embarcar *...le grand nombre des negres necessaires pour travailler aux mines de Perou...*[233]La correspondencia de Keene en francés desde los idílicos lugares de Constantina, Cazalla de la Sierra, Granada, Puerto de Santa María, va desgranando las peticiones de la compañía sobre la devolución de las pertenencias de las factorías que se aprehendieron por España al iniciarse las hostilidades en 1727.

Debido a las hostilidades entre las dos coronas, el tráfico de negros estuvo interrumpido durante 1719, 1720 y 1721, 1727 y 1728 y a partir de 1739. La compañía recurrió a abastecerse de negros en el Caribe ingles, para todo lo que no fuese el tráfico a Buenos Aires. Barbados y Jamaica eran las dos islas *azucareras* de Inglaterra donde llegaba un flujo continuo de esclavos negros para proveer a las plantaciones de azúcar.

En 1734 los directores de la compañía pidieron el cese de su agente en Jamaica Pratter, por haberles defraudado.[234]

233. AGS, Estado leg 6.880

234. AGI, Indiferente General, leg.2790

Resulta muy difícil contabilizar los esclavos que la *South Sea Company* vendió en los puertos españoles.

1724 y 1725 fueron dos años de intenso tráfico. Después de la paralización de 1727 y 1728, los primeros años de la década de 1730 también lo fueron. En el segundo periodo de comercio, después de la paz firmada en junio de 1721, y del crash bursátil, la compañía calculaba que para introducir 4.800 piezas de indias al año, como estaba establecido en el tratado del asiento, tenía que comprar anualmente 7.000 negros.

Una de las preocupaciones de Patiño era que con la connivencia de las autoridades españolas de los puertos, los negros llegados, eran mal valorados en piezas de indias, para pagar menos derechos a la corona, esta mala *regulación* no influía en el valor de la posterior venta de los negros. Para resolver este problema, Giraldino ordenó que la compañía debía llevar 4 negros por cada 5 toneladas de buque, 80 esclavos de todas las edades por cada 100 toneladas de buque.[235]

Victoria Ann Sorsby[236] calcula que durante el primer periodo de tráfico de 1715 a septiembre de 1718 la compañía realizó 117 viajes a sus factorías y llevó 12.585 negros. Estos negros fueron valorados en 8.303 piezas de indias. El 30% se vendieron en Buenos Aires y el 31% en Portobelo y Panamá. Donde se vendieron mas hombres fueron en los puertos de La Habana y Santiago de Cuba, y donde mas niños en Cartagena.

Según Sorsby de 1722 a marzo de 1727 la compañía realizó 177 viajes y llevó 20.202 esclavos. Igualmente los puertos que recibieron más fueron Portobelo y Buenos Aires. Entre 1729 y 1739 la compañía realizó 244 viajes, introdujo 31.612 esclavos.

El puerto que recibió más esclavos en los tres periodos fue Panamá. Los esclavos eran desembarcados en Portobelo y conducidos por tierra hasta el puerto de Panamá. El puerto que recibió más esclavos adultos hombres fue La Habana.

Los esclavos enviados a Buenos Aires desde la costa africana tuvieron una altísima tasa de mortalidad de octubre 1730 a octubre 1736, se enviaron 3.800 esclavos y murieron en el trayecto o al llegar 1.124. El 75% de los esclavos que salieron de Jamaica en este periodo fueron los que sacaba la *SSC* hacia los puertos españoles.

---

235. AGI, Indiferente General, leg. 2790

236. Sorsby Victoria Ann, op.cit.

Hugh Thomas[237] da la cifra de 64.000 negros vendidos por la compañía en los puertos españoles entre 1715 y 1731. El puerto que recibió mas fue Portobelo, 20.000 seguido de Buenos Aires. La compañía tenía que haber transportado 4.800 piezas de indias al año durante 30 años, y ya sabemos que una pieza de indias era un hombre adulto, sano y de ciertas medidas, la compañía se quedó pues muy por debajo del compromiso adquirido. La compañía compró muchos esclavos en Jamaica, los negros que siempre compró en África fueron los que vendía en Buenos Aires donde estaba autorizada a enviar 4 navíos al año con 1.200 piezas de indias.

Cuando en 1750, Inglaterra se replantea su comercio con África, se proyectó crear una compañía por acciones en la que participase todos los traficantes privados y la *Royal African Company.* Finalmente se creó una compañía regulada en la que participaban los traficantes de Londres, Bristol y Liverpool. *The Board of Trade and Plantations* siguió muy de cerca las discusiones sobre la conveniencia de esta nueva compañía y escuchó a los principales traficantes de negros. En las audiencias en las que expusieron sus experiencias, declararon que la *South Sea Company* no había podido suministrar a la Corona española mas que unos 1.000 negros al año.[238]

Hasta 1734 España no tuvo medios para contabilizar los esclavos introducidos, a partir de 1732 los factores debían de enviar un informe a Giraldino y a la Junta del Asiento de negros del Consejo de Indias en Madrid. España nunca controló la rentabilidad de este tráfico.

El producto de la venta de los negros llegaba a Londres en barras de plata, plata labrada, añil, cacao, perlas, esmeraldas, caparazones de tortuga, cacao. Los navíos que regresaban de Buenos Aires llevaban también pieles y lana de vicuña y los de La Habana, tabaco. En 1734 la compañía solicitó al rey británico permiso para abandonar el asiento de negros con la América española. Pero Newscastle ni Robert Walpole lo aprobaron.

La mayor mortandad de los esclavos se producía en la travesía del Atlántico, la compañía resalta las incidencias de enfermedades y suicidios. Desde el depósito en Jamaica a los destinos finales de los

237. Thomas, Hugh, op.cit. pg 242

238. *Journals of the Board of Trade and Plantations. January 1750.* Editado por K.H: Ledward.

esclavos la probabilidad de la muerte era remota y sobre todo desaparecían los suicidios, los africanos habían aceptado su suerte. Desde Jamaica a Cartagena un *sloop* tardaba 15 días en llegar, a Portobelo tres semanas.

Al principio del siglo XVII en los contratos del asiento de negros se preveía una tasa de mortandad en el trayecto de África a América del 30%. Se concedía en el contrato licencias para 5.000 negros, para que introdujesen 3.500 vivos y *...los 1.500 que se le pueden morir en el camino...* Ni en el contrato del asiento francés ni el contrato inglés se hace referencia a los negros que pueden morir en el trayecto de África a América, el *middle passage* que llamaban los ingleses. Solamente se regulaba la posibilidad que no pagasen el derecho de introducción los esclavos que siendo desembarcados enfermos se muriesen en los primeros 15 días. La tasa de mortandad descendió a lo largo del siglo XVII y durante el siglo XVIII. Los holandeses consiguieron una tasa en torno al 15% a final del siglo XVII y los ingleses consiguieron una tasa de en torno la 17,5% a partir de 1700.

Los capitanes de los navíos estaban interesados que los esclavos llegasen vivos. La compañía les ofrecía un porcentaje sobre cada 100 que llegasen vivos. Además la compañía daba instrucciones para sacarlos a cubierta a tomar el aire, y sobre la alimentación que se les debía de dar, similar a la que tomaban en África. El interés de la compañía era que se muriesen el menor número posible de negros en los dos meses y medio que duraba el trayecto de la costa africana al Caribe.

Los ingleses se convirtieron a principios del siglo XVIII, en los traficantes de esclavos más eficientes. Utilizaban para este tráfico navíos más pequeños que los holandeses y franceses, con menos tripulación. Transportaban 2,3 esclavos por tonelada de navío y tenían una mortandad mas baja que los franceses. Desde 1698 había desaparecido el monopolio que detentaba la *Royal African Company* para traficar con África, pero a esta compañía se le subvencionaba para que mantuviese los fuertes que Inglaterra tenía en la costa africana para que sus comerciantes pudiesen ir a comprar esclavos.

Los británicos a lo largo del siglo XVIII intentaron que la mortandad de sus tripulaciones descendiese, para ello mejoraron las condiciones higiénicas y la alimentación de sus tripulaciones. Pero los viajes a la costa africana seguían representando un riesgo por las enfermedades

que contraían las tripulaciones en la costa y sobre todo si se adentraban en los ríos africanos *...the higher ships sail up the rivers upon the coast of Guinea the more sickly they become...*[239] James Lind recomendaba en su obra que ningún miembro de la tripulación debía pasar la noche en tierra al llegar a la costa africana.

A partir de 1721 la compañía ya no compró sus esclavos a la *Royal African Company* sino a comerciantes privados y también directamente. La compañía canceló la factoría de Barbados y mantuvo solo la de Jamaica. El agente de Barbados tenía la costumbre de quedarse con los mejores esclavos que la *South Sea Company* había enviado desde África y enviar a los puertos españoles a los enfermos. El arancel a pagar en Jamaica por cada negro entrado era de 10 chelines si iba a permanecer en la isla y 20 chelines si iba a ser reexportado. El precio de un esclavo adulto en Jamaica en 1720 estaba entre 35 y 40 libras esterlinas.

El precio de los negros en la costa africana había subido a partir de 1681 cuando se incrementó la presencia de navíos europeos en sus costas. La *Royal African Company* (*RAC*) compraba a finales del siglo XVII los negros por mercancías cuyo valor era en torno a 3 libras esterlinas y los vendía en Barbados a unas 15 libras. La *RAC* vendía sus esclavos en la América española a un precio superior al que los vendía en Jamaica.[240].

Cuando la *South Sea Company* empieza a traficar para comprar un negro adulto tenía que entregar mercancías valoradas en 5 libras. A principios del siglo XVIII, el precio en la costa africana solía ser un 22% del precio en América[241] esta proporción subió hasta el 40% en 1750. El precio de los esclavos entregados por la *RAC* a su agente en Barbados era, en 1728, 23 libras por un hombre adulto.

Teniendo en cuenta que un peso escudo equivalía a 54 peniques, el precio de un negro adulto sería en Jamaica de 102 pesos. En España se pensaba que la compañía vendía los negros adultos en los puertos españoles a más de 300 pesos.

239. Lind, James, *An essay on the most effectual means of preserving the health of seamen.and a dissertation on fevers and infection.* London 1774. pag 67. La primera edición de este libro es de 1757

240. Davis K.G., *The Royal African Company.* 1957

241. Eltis, David, *The rise of African slavery in America.*

Sorsby informa que de media, el precio al que fueron vendidos los negros adultos fue de 241 pesos en,Panamá, 189 pesos en Cartagena y 199 en Buenos Aires.

Esta diferencia de precios con las Antillas británicas justificaba el contrabando de negros.

La subida de los precios de los esclavos en la costa africana, la importancia de los costes de transporte, el coste extra de vender esclavos en puertos pertenecientes a otra corona con el pago del arancel de 33 pesos escudos y un tercio de otro por cada pieza de india introducida, los costes fijos de mantener tantas factorías abiertas, hizo que la *SSC* quisiese abandonar este tráfico

Los ingleses como los franceses no producían todas las mercancías necesarias para la compra de los negros en la costa africana. Eran los africanos los que decidían las mercancías que deseaban de los europeos para vender los esclavos. Los ingleses como los franceses se surtían de ellas en Ámsterdam, textiles de la India a buen precio, fusiles holandeses que eran mas baratos que los ingleses, cuentas de cristal de Venecia, conchitas del Indico (cauries), hierro de Suecia, licores franceses. Entrado el siglo XVIII se utilizó para comprar esclavos negros en África productos que habían sido producidos por esclavos negros en las plantaciones americanas, el ron sustituyó al brandy francés y se empezó a utilizar tabaco, los africanos empezaron a pedir pipas para fumar.

Los países que tenían compañías que comerciaban con las Indias Orientales, Holanda, Inglaterra, Francia y Portugal, se proveían en ellas de la mayoría de tejidos de algodón que demandaban los africanos, algodón blanco, algodón azul, algodón rayado y sobre todo las llamadas indianas, tejidos de algodón *à grand fleurs,* y de un producto esencial para la compra, las cauries del Indico. Inglaterra y Francia montaron su industria textil del algodón para surtir a sus comerciantes que iban a comparar negros a la costa africana.[242]

Juan Francisco Sequeira, factor por España en la factoría de La Habana, escribía en agosto de 1737 a Giraldino, *...porque si la principal razón de comprar negros no es otra que la del fomento de las*

---

242. Haudrère, Philippe, *Les Compagines des Indes orientales,* 2006; Montagne, Charles, *Histoire de la compagnie des Indes,* 1899; Labat, R. Père, *Voyage du Chevalier des Marchais en Guinée, isles voisines, et à Cayenne fair en 1725, 1726 et 1727,* 1730.



INFORME EN DERECHO,
SOBRE
QUE LA COMPAÑIA DE EL
REAL ASSIENTO
DE LA GRAN BRETAÑA,
establecida para la introduccion de Esclavos Negros, en estas Indias, debe declararse libre, y exempta de la paga
DE LOS REALES DERECHOS,
COMPREHENDIDOS EN EL NOMBRE DE ALCAVALA,
en todos los Puertos, y demàs Lugares de la tierra adentro de esta America, por lo que toca á las Ropas, y Mercaderias de sus Navios annuales, igualmente, como de sus Negros.
Y SOBRE
Que aunque esto no procediera assi, deben declararse libres de su contribucion los Efectos de Repressalia, sin que ni en el vno, ni en el otro caso deba su Magestad hazer rebaja, ni descuento à los Assentistas Indianos, de la Renta annual.
ESCRIBELO
DON GERARDO MORO,
*natural de la Ciudad de Dingle, en el Reyno de Irlanda, Licenciado en ambos Derechos, por la Vniversidad de Paris, en Leyes por esta de Mexico, y Abogado de su Real Audiencia.*
CON LICENCIA DE EL SUPERIOR GOVIERNO.
EN MEXICO: POR JUAN FRANCISCO DE ORTEGA, BONILLA; en la Calle de Tacuba. Año de 1724.

Portada del libro de Gerardo Moro sobre la Compañía del Real Asiento de la Gran Bretaña. *Biblioteca Nacional de España, sign. 3/26104*

*Haciendas, para el beneficio de los frutos cuando estos ni tienen salida, ni dejan cuenta, se sigue que el comprar negros será para tener el costo de mantenerlos y no el alivio de con provecho ocuparlos...*[243]

El resultado de que el azúcar y el tabaco que se cultivaba en la isla de Cuba, no tuviesen salida, porque tenía que entrar en España al regreso de las Flotas y Galeones, y estas no iban todos los años, y que el precio de los esclavos fuese tan altísimo fue que en la factoría de La Habana se vendían muy pocos negros unos 150 al año. Ni a 200 pesos se podía vender un negro adulto. Desde Veracruz le informaban también a Giraldino en noviembre de 1736 que no se vendían los negros.

Felipe V había recibido en 1725 un informe sobre el contrabando que realizaban las balandras, bergantines y navíos pequeños que transportaban los negros desde Jamaica, Barbados y Curazao a los puertos de Cartagena, Portobelo, la Habana y Veracruz.

Informaba el autor del informe, que en estos navíos, en las barricas de agua se introducían ropas, en los barriles pequeños sombreros, y en los toneles de cervezas se escondía harina de trigo. A los esclavos se les alimentaba con cazave, maíz, plátanos y agua. N*o comían pan de trigo blanco ni moreno*. La harina de trigo que decían llevar para alimentar a los esclavos la vendían de contrabando un 30% más barata que la que llegaba en Flotas y Galeones. También vendían las jarcias, cables, alquitrán y lonas que transportaban teóricamente para proveer a los navíos que podían tener en la costa del Pacífico para transportar esclavos desde Panamá a los puertos cercanos a Lima. Estas balandras llegaban cada dos meses a los puertos del Atlántico y a Caracas cada 15 días.

Todo esto era posible por la falta de vigilancia de las autoridades españolas. Los gobernadores y capitanes generales españoles que debían de vigilar las actividades de la compañía, habían sido nombrados por ésta jueces conservadores, cobraban 2.000 pesos al año y debían protegerla. Cuando llegaban los navíos *...pasan estos ministros a bordo por vía de diversión y entretenimiento y los festejan el capitán y el factor y en agradecimiento del cortejo y regalos, se contentan con mirar desde la boca de la escotilla y dan por hecho el fondeo y la visita y los*

243. AGS, Estado, leg 7006

*asentistas hacen el desembarco de los negros y la ropa a su discreción sin recelo alguno y la conducen a la factoría en los barriles de aguada, ropa, harinas y aguardientes...*[244]

Prosigue el denunciante que los factores de la compañía ofrecían a las autoridades españolas *...explendidos banquetes así en tierra como en los navíos del Asiento y permision...con que siendo aquellos ministros superiores que deberían celar y evitar en cumplimiento de sus cargos todo desorden y trato ilícito, no solo no lo estorban si no que como se hallan beneficiados con el sueldo y muchas regalías son realmente protectores de las negociaciones de los factores, con quienes mantiene reciproca unión con vinculo de estrecha amistad...* La compañía tuvo pues mucho acierto decidiendo que los jueces conservadores fuesen las máximas autoridades españolas en los puertos. Opinaba el autor del informe que los jueces conservadores del asiento no deberían ser las autoridades sino *...vecinos desinteresados y zelosos del Real Servicio, que sean personas que tienen de que mantenerse con decencia sin necesitar el sueldo que se les señale... Según el autor del informe la* compañía compraba negros adultos a 150 pesos en Jamaica, Barbados y Curazao y los vendía a 300 pesos *y a veces a mas* en los puertos españoles.

Los criollos, *vasallos de Vuestra Majestad*, remitían a Londres reales y barras de plata en los navíos del asiento y en el navío de registro, y no solo remitían sus caudales sino que también los utilizaban para desplazarse por el Caribe y viajar a Londres. En fin, al querer denunciar las actividades que tenía prohibidas la compañía, el autor inconscientemente describe los múltiples servicios que prestaba a los criollos y las rentas que garantizaba a las autoridades españolas que tan menguados sueldos recibían si no vendían sus servicios al mejor postor.

En este informe no se habla casi del comercio de negros, como si fuese una actividad subsidiaria de la compañía. Particulares que administraban las rentas reales, organizaron el corso para evitar el contrabando que les detraía cantidades importantes de sus ingresos.

---

244. Palacio Real de Madrid, Biblioteca, *Representación hecha a Su Majestad el año 1725 sobre los perjuicios que se seguían al Erario y Comercios de España e Indias de algunas de las condiciones del asiento de negros ajustado con Inglaterra el de 1713*...sign. II/2839, fol 283

A partir de 1732, para evitar el contrabando, España decidió tener en cada puerto americano donde actuase la compañía un factor que reportase a Giraldino, el director por España en la sede de Londres.

La factoría de Buenos Aires tuvo un peso especial en la compañía y también prestaba buenos servicios a la colonia española. La existencia del médico que los ingleses tenían destinado en la factoría para el cuidado de los negros era vital para la salud de los españoles residentes en Buenos Aires.

En mayo de 1733 el navío *El Asiento* capitaneado por Diego Pearce, además de los esclavos negros, llevó a Buenos Aires, *tela de terciopelo y cristal para la iglesia*. Regresó con 40.000 pesos de plata sellada, 100 quintales de cebo derretido, 12.000 libras de lana de vicuña, y 513 pieles de toro. En el navío *Ana Galera* que al mando del capitán Thomas Hill zarpó de Londres el 28 de mayo de 1735 para cargar negros en Guinea y conducirlos a Buenos Aires, la compañía llevaba a petición de Miguel Salcedo, gobernador español de Buenos Aires, y juez conservador de la compañía, una berlina forrada de seda amarilla, con sus ruedas, todo embalado en una gran caja. Para vestir a los criados que acompañarían al gobernador en sus desplazamientos, se enviaba libreas verdes, sombreros, y medias amarillas a juego con la seda amarilla del interior de la berlina, además de otros complementos, como botones para casacas y botones para chupas.

La lista de todo lo que el *Ana Galera* había cargado en Londres iba firmada por Giraldino. Nos enteramos así de los gustos en el vestir del cirujano Roberto Young que trabajaba para la *South Sea Company* en la factoría de Buenos Aires. En teoría su cometido era revisar el estado de los negros a su llegada y dar cuenta a la sede de Londres, pero como veremos era el único cirujano que residía en Buenos Aires y cuidaba de toda la colonia española.

El *Ana Galera* llevaba para el cirujano Young los siguientes vestidos y complementos: un vestido color cobre, otro azul, otro negro y otro de verano, dos pares de calzones, unos de piel y otro de terciopelo, una redingot, trece camisas, ocho birretes, dieciséis pares de medias de seda, diez calcetas, un lío con retazos de seda para coser, tres sombreros, seis pares de zapatos, dos pares de botas y botines, seis pelucas, un estuche con tijeras y navajas, una caja grande con medicinas y necesarios...[245]

245. AGI, Indiferente General, leg 2791

También se describen otros objetos que se envían para otros factores, donde resaltan, pelucas, botas y sillas de montar, y muebles y objetos para sus casas y para las oficinas.

El *Ana Galera*, de 300 toneladas, fue a Holanda para recoger las mercancías para la compra de los negros. Debería cargar en Guinea 422 negros, 50% mujeres, 50% hombres. 1/7 del total debían ser muchachos entre 10 y 16 años.

Como se cargaron en Londres 260 *trajes para negros* y se iban a comprar 422 negros no sabemos si la compañía descontó una mortalidad del 38% o sólo llevaban *trajes* para los adultos y contaban con una mortalidad menor.

Esta descripción permite hacernos una idea, del status que quería mantener el gobernador español en el Buenos Aires en 1735, todo a cuenta de la compañía del asiento, y de que en las oficinas de la compañía debido al buen clima de Buenos Aires se vestían como hubiesen vestido en Londres. El *Ana Galera* regresó con 19.000 pesos de plata amonedada.

El 9 de octubre de 1736, cuando ya el *Ana Galera* había regresado a Inglaterra, José de la Quintana, factor por Espña en la factoría de Buenos Aires escribió a Giraldino, le pedía *...Cuando salga algún navío del Real Asiento para Buenos Ayres, si algún amigo de Don Roberto Young, medico de la factoría, le enviase algunas medicinas y otras cosas para su uso, no ponga VS reparo aunque le parezca algo mas de lo preciso para la curación de los esclavos...porque esta es tierra tan infeliz que no hay botica ni providencias para las enfermedades de sus habitantes siendo el medico del asiento su único recurso y el mencionado Don Roberto es tan piadoso y desinteresado que consume en socorrer a los pobres con su botica y asistencia mas de lo que le gratifican los que pueden y en él consiste al presente la curación y medicamentos necesarios para los muchos enfermos que llegaron en los dos navíos de guerra al cargo de don Miguel Arralia, además de que algunas de las medicinas que últimamente le trajeron llegaron deterioradas del largo viaje por la costa de Guinea o Angola...* Insiste Nicolás de la Quintana en *la bondad y amables prendas de dicho Don Roberto...* Nicolás de la Quintana viendo la carroza que le ha enviado la *South Sea Company* al gobernador, no quiere ser menos y le comenta a Giraldino que debe desplazarse a lo largo del Mar

del Plata para vigilar que los portugueses no introduzcan esclavos de contrabando desde Brasil y que él también necesita un *coche para desplazarse*.[246]

## La pesca de la ballena

En 1724 la compañía decidió dedicarse también a la pesca de la ballena. Compró 12 navíos que en 1725 realizaron su primera campaña trajeron a puerto 25 ballenas y media. La explicación de la media ballena era que cuando una ballena era arponeada por dos barcazas de diferentes propietarios la convención era que se dividía la ballena entre los dos propietarios. En 1726 compraron otros 12 navíos. Con estos 24 navíos se dedicaron a esta actividad durante ocho años, en 1732 realizaron su última campaña.

En todos los viajes perdieron dinero. En Inglaterra no había marinería especializada en esta pesca, la tuvieron que traer de Holstein, pagándoles salarios elevados, también contrataron a comandantes y contramaestres alemanes.

Para que la pesca de la ballena fuera rentable un navío debía de llevar a puerto 3 ballenas y la media de la pesca de la *South Sea Company* fue de dos ballenas por navío.

Se vendieron los navíos en 1732. Las pérdidas totales por esta actividad fue de 177.782 libras[247] Esta actividad también era controlada y gestionada por la misma administración de la compañía que controlaba el asiento de negros, por lo que es de suponer que la corona española pagase la cuarta parte de los gastos de administración y asumiese la cuarta parte de las pérdidas.

246. AGS, Estado, leg 7006.

247. Anderson, Adam,*An historical and chronological deduction of the origin of comerse, from the earliest accounts* 1765. volumen III

## El navío anual

Durante las negociaciones de paz previas a la Paz de Utrecht, Felipe V había otorgado permiso a la reina Ana para que los ingleses pudiesen enviar dos navíos cargados de mercancías a las Indias. Estos navíos que navegaron a Indias en 1715, fueron el *Bedford* que se dirigió a Portobelo y el *Elizabeth* que viajó a Veracruz, no debían de tener mas de 600 toneladas pero superaron las 1000 toneladas, iban cargados de mercancías que habían comprado a Francia y Holanda. El rey español se quedaría con el 10% de los beneficios.

El *Elizabeth* llegó a Veracruz el 22 de noviembre de 1715 vendió sus mercancías un 30% mas baratas que las mercancías que transportaban la Flota pues no tuvieron que pagar ningún tipo de impuestos ni de aranceles. En 1733, casi veinte años después de estos viajes Giraldino pidió las cuentas del viaje del Elizabeth y el porcentaje de beneficios que correspondían al rey de España. [248]

En 1715 enviaron otros navíos para llevar lo que se iba a necesitar en las factorías, estos navíos fueron el *Anglesea* y el *Warwick*. El *Anglesea* llevaba de contrabando mercancías para su venta en Indias, ni mas ni menos fue el representante de la corona española en la compañía, Arthur Moor, quien había cargado estas mercancías. Por esta razón fue apartado de este puesto.

En enero de 1715, los miembros del Comité de Correspondencia inquietos porque no se había enviado el navío anual, se reunieron con el Secretario de Estado, Stanhope, y enviaron un informe al marqués de Monteleón embajador de España en Londres, comunicándole sus preocupaciones. El marqués de Monteleón, para disipar las preocupaciones de los directores de la compañía, comunicó en una carta al Secretario de Estado británico Craggs *..porque Dios ha puesto las Indias, en deposito en manos de los Españoles, a fin de que todas las Naciones puedan participar de todas las riquezas de aquel nuevo Mundo, respecto de ser necesario que toda Europa le contribuya respectivamente con todas sus manufacturas y mercaderias para abastecer los Payses de aquel basto Imperio...*[249] Sin embargo esta filosofía de Monteleón

248. AGI Indiferente General, leg.2790.

249. AHN, Estado, leg.2819

desapareció al dejar él la embajada de Londres y no era compartida por el Consejo de Indias.

Los problemas con la corte de Madrid en relación al tamaño del navío que podía la compañía enviar cada año cargado con mercancías a las ferias de Portobelo y Cartagena comenzaron enseguida. Una fuente de problemas fue el tamaño del buque. Debido a que ni en 1714, ni en 1715 ni en 1716 habían podido enviar el navío, se les autorizó por la Covención del Pardo que pudiesen enviar un navío de 650 toneladas durante diez años, desde 1717 a 1727.

En agosto de 1721, el secretario de la compañía escribió al embajador español recordándole las peticiones que le habían presentado los directores. Le solicitó cartas de recomendación para el capitán del navío anual dirigidas a los gobernadores de Cartagena y Portobelo. El secretario envió al embajador una lista con los nombres de los factores que la compañía pensaba enviar a los diferentes puertos de América.

En 1721, el representante de la compañía en Madrid, Uzardi, solicitó despachos para el navío anual cuyo arqueo había sido pactado en Londres. La medición del arqueo del navío fue siempre una fuente de conflictos. El arqueo del navío *Royal Prince,* en 1721, fue valorado en el puerto de Londres por dos matemáticos, uno designado por la compañía y el otro por el Guillermo Eon, el director que Felipe V había enviado a Londres a representarle en el consejo de la compañía. Nuestro representante que no hablaba inglés e iba siempre acompañado por un interprete.

También en 1721 se volvió a cambiar el tratado para que el navío anual pudiese salir cada año después de junio.

En septiembre de 1721 se concedió permiso a la compañía para que sus factores pudiesen vender sus mercancías no solo en Cartagena y Veracruz sino que pudiesen adentrarse tierra adentro para venderlas.[250]

Esta concesión se realizó sin analizar las consecuencias que iba a tener para un grupo de poder muy importante, los *almaceneros* de Méjico. Los comerciantes de Méjico que tenían arrendadas las alcabalas de la ciudad de Veracruz se quejaron al Virrey, marqués de Casafuerte que prohibió en 1724 que los factores ingleses se adentrasen tierra adentro a vender sus mercancías.[251]

---

250. AGS, Estado, leg. 6.880

251. AGI, Indiferente General, leg 2785

Los factores también se adentraban tierra adentro para vender esclavos, y no solo se adentraban sino que se establecían, habían organizado una red que negociaba letras de cambio actuando como intermediarios financieros.

Ante esta situación, que ya Patiño entonces intendente en Cádiz y Presidente de la Casa de Contratación, había denunciado a Grimaldo en junio de 1723, Orendaín en febrero de 1725 pidió a Varas Valdés, gran conocedor del comercio con las Indias y anterior presidente de la Casa de Contratación que analizase los tratados con Inglaterra y dijese su parecer.[252] Varas Valdés, contestó que según los tratados los factores se podían internar para vender negros pero no se podían establecer. Las mercancías del navío se debían de vender durante la feria, y no podía la compañía adentrarse para su venta. Opina Varas Valdés que el rey debía nombrar en cada puerto de entre los empleados en las Audiencias a un factor de su mayor confianza, que controlase la venta de esclavos y la de mercancías del navío de registro en Portobelo y Veracruz.

Varas Valdés propuso que puesto que se estaba pensando en enviar un año la Flota a Veracruz y otro año Galeones a Portobelo, se debía comunicar a los ingleses que un año deberían enviar el navío a Veracruz y al año siguiente a Portobelo. En ningún caso el navío inglés debería abandonar el puerto antes de que saliese la Flota si estaba en Veracruz o los Galeones si estaba en Portobelo.

Grimaldo en una carta de julio de 1722[253] les denegó el navío dando como justificación que las mercancías de la Flota que con 21 navíos zarpó de Cádiz en 1720, todavía no se habían podido vender. Pidió a la compañía que enviase su navío cada dos años.

En 1723 se estableció que las mercancías que viajaban del navío inglés no se pudiesen vender hasta dos meses después de finalizar la feria de Portobelo o Veracruz.

252. Varas Valdés había caído en desgracia junto con Miguel Fernandez Duran, Secretario del Despacho de Marina e Indias (que no tiene nada que ver con la autora) por el escándalo de los víveres en mal estado que se enviaron a Ceuta en 1723, durante unos meses que Varas ocupó la intendencia de Cádiz. Este escándalo le vino muy bien a Patiño, que consiguió que no le salpicara, habiendo sido él el encargado de la compra antes de la llegada de Varas Valdés.

253. BL, Ms ADD 25660, Memorials

El marqués de Miraval, Presidente del Consejo de Castilla, informaba al confesor del rey Daubeton, el 25 de octubre de 1722, que los ingleses querían que el navío de 650 toneladas fuese acompañado por otro navío donde iría toda la carga para el mantenimiento de la tripulación, incluso llegaron a solicitar llevar un tercer navío de escolta.

Opinaba Miraval, que esto supondría que la *South Sea Company* enviaría a América la mitad del tonelaje de Flotas y Galeones. Opinaba Miraval que lo mejor sería que el navío de permiso inglés viajase a Cádiz y se incorporase a la comitiva de Flotas y Galeones.[254]

En noviembre de 1724 el Consejo de directores de la compañía informó a Newcastle que el navío anual, *Royal George,* había llegado a Cartagena pero no podía vender las mercancías porque no habían llegado los Galeones. Pues bien el *Royal George* antes de llegar a Cartagena había atracado en la isla de San Cristóbal para aumentar su carga.

En 1725 el Príncipe Federico viajó escoltado por un navío hasta Santo Domingo donde pasaron al Príncipe Federico la carga del navío de escolta.

Esta práctica de atracar en una isla británica del Caribe y completar la carga por encima de las 650 toneladas permitidas la hicieron todos los navíos que zarparon de Londres hasta el *Royal Caroline* que fue el último, que no pudo hacerlo porque la carga fue controlada y sellada en Londres por Giraldino.

Otro problema que se planteó con el navío de registro fue que la compañía cargaba mercancías no inglesas. Nada se decía en el contrato del asiento sobre el origen de las mercancías que podían ser enviadas en este navío, pero se sobreentendía que serían inglesas. La compañía solicitó enviar mercancías no inglesas, simplemente porque las mercancías inglesas no eran demandadas en las Indias. Inglaterra en aquellos años no tenía una potente industria textil como Francia. Los ingleses decidieron enviar tejidos franceses en el navío porque estos tejidos de lujo eran los más apreciados por los españoles residentes en las Indias.

En 1687 escribía Salazar y Castro *...vivan los indianos sin tanta golosina de brocados y puntas, como se usan en Paris...*[255] Esta fue la

254. AGI, Arribadas nº10

255. Salazar y Castro, Luis, *Discurso Político sobre la flaqueza de la Monarquía Española en el reynado de Carlos II.* En Valladares Stomayor, Antonio, *Seminario Erudito de obras críticas.* 1787

razón por la que los franceses no se opusieron al envío del navío anual pactado en Utrecht, sabían que iban a cargar mercancías francesas.

Cuando en 1748 se esta negociando el abandono del asiento, un accionista de la compañía daba la siguiente explicación sobre por qué se enviaban mercancías francesas:

> *...Les Directeurs de la Compagnie du Sud ne sont pas si blamables a cet egard qu'en ayant part et en tolerant un commerce particulier indirecte qui se fait sous la protection ou l'autorité de la Compagnie. Ils sont en quelque façon obligés de componer leurs cargaisons d'un assortiment de marchadises propres pour les marchés de l'Amerique Espagnole, et comme le gout dans ce nouveau monde est plus porté pour les manufactures de France, l'on a toujours compté qu'un tiers au moins en valeur de cargaisons de nos vaisseaux annuels consistoit en toiles, dentelles, et manufactures de soye, d'or, et d'argent de France, et un millier de plus petits articles dans lesquels cette nation inventive et econome, excelle...*[256]

Sin embargo durante estos años no todos los problemas relacionados con el comercio entre España y las Indias se debían al navío enviado por la *South Sea Company*.

En un informe que se conserva en el AHN seguramente redactado por Gerónimo de Uztariz sobre el tráfico y comercio de las Indias[257], se narra con todo lujo de detalles las malas prácticas en el proceso de la carga de Flotas y Galeones, que defraudaban a la Real Hacienda y

---

256. AGS, Estado 6913 *Traduction d'une brochure angloise qui a pour titre, Considerations sur les avantages de l'abandon a l'Espagne du contrat d'asiento.*

*...los directores de Compañía del Sur no son tan culpables por haber tolerado un comercio particular indirecto que se lleva a cabo bajo la protección de la Compañía. En cierta medida estan obligados a llevar en sus cargamentos un conjunto de mercancías adecuadas para los mercados de la América española, y como en ese nuevo mundo les gusta las manufacturas de Francia , siempre se ha estimado que al menos un tercio del valor de los cargamentos de nuestros navíos debía consistir en tejidos, encajes, sedas con hilos de oro y plata de Francia y un millar de pequeños objetas en cuya producción esta nación inventiva y emprededora no tiene rival...*

257. AHN, Estado, leg 2923 exp 471, *Sobre el Trafico y Comercio de las Indias...*seguramente redactado en 1727.

dejaban en tierra mercancías y frutos españoles sobre todo en la Flota que se aprestó en 1725.

Se lee en el informe cómo los responsables de las dos fragatas que se enviaron para impedir el contrabando en el entorno de Cartagena de Indias, se quedaron con las mercancías mas valiosas que decomisaron *...encajes finos, tisues de oro y plata, brocantes de lo mismo, rasos, medios rasos, sedas torcidas y flojas, diamantes montados en oro y plata y sueltos en papeles...* Vendieron estas mercancías y se quedaron con el importe de su venta, con el agravante que estas fragatas habían sido financiadas por los comerciantes del consulado de Andalucía.

> *...Está tan radicada la codicia en los oficiales que la manifiestan y acreditan en cuanto encargos especiales se les hace... Había que ...desterrar los abusos introducidos y tolerados y atajar la codicia de muchos que olvidados de su honor y propia obligación hacen grandes caudales usurpando al rey lo que justamente le pertenece...*

Comenta el autor del informe que desde que se descubrieron las Indias no habían estado los oficiales de Marina tan bien pagados como entonces. En 1718 se les había subido el sueldo y se les había cedido todas las ganancias que obtuviesen cobrando los pasajes de las personas que viajasen a América. El pasaje de los dos últimos virreyes le había costado a la Real Hacienda 20.000 pesos cada uno. Los oficiales del rey querían hacer fortuna en pocos años para dejar el servicio *...para gozar con tranquilidad de los bienes que su fortuna o nuestro descuido les ha concedido...*

Al final del informe su autor añade:

> *El Asiento de negros con los ingleses y el navío anual del permiso es el mayor estorbo que hoy tenemos para ver en el buen pie que deseamos el comercio de la América pero haciéndome cargo de que VE se hallara instruido de la mala fe con que ha procedido la Compañía y de los muchos y continuados excesos que se estén cometiendo con sus navíos y por sus factores, no me detendré en hacer expresión de ellos en inteligencia*

*de que siempre que se ofrezca lo ejecutaré con la mayor individualidad.*[258]

Después de todo lo relatado en el informe la imagen que se le viene a uno a la cabeza es que el escenario descrito es una magnífica imagen de la sociedad buscadora de rentas.

A partir de 1732 cuando se nombró a Tomas Giraldino director por España en la *South Sea Company*, España intentó introducir un estrecho control sobre las actividades de la compañía. [259] Parte de las instrucciones que recibió Giraldino en abril de 1732, antes de partir para Londres, se centran sobre todo en sus actuaciones para controlar el envío del navío anual. Las instrucciones dan más importancia a este control que a controlar el tráfico y envío de negros.[260]

España endureció el control de las condiciones del envío del navío de registro. En cada navío que zarpase de Londres, Giraldino debía anotar el coste de la carena si el navío no era nuevo, el coste de los aparejos, el coste de los víveres para la tripulación, el contenido de todos los fardos, cajones y barriles. Los fardos, cajones y barriles tenían que ser medidos como se hacía en el envío de Flotas, con tres medidas, el palmeo. Giraldino debía pesar y marchamar fardos, cajones y barriles, todo lo que no estuviese marchamado por Giraldino no se podía descargar en Veracruz o Portobelo. Se debía controlar que solo se embarcasen mercancías inglesas, y se debía de anotar todo el lastre que llevaba el navío. Estos datos los debía de entregar el capitán del navío al llegar al puerto de Indias y tenían que ser verificados.

Se dieron instrucciones a Giraldino para que nada mas llegar a Londres, inspeccionase y controlase las mercancías que iban a ser embarcadas en el Real Carolina.

El Real Carolina llegó a Veracruz en enero de 1733.

España había ordenado que en cada factoría hubiese un factor nombrado por el rey junto con los factores de la compañía del asiento, para controlar la llegada y la venta de los esclavos de la compañía y controlar en Veracruz, Cartagena y Portobelo la llegada del navío de registro.

258. AHN, Estado, leg. 2923, exp 471, *Sobre el tráfico y comercio de las Indias...*

259. AGS, Estado, leg. 6.883

260. AGI, Indiferente General, leg. 2791, *Correspondencia via reservada con el director del asiento en Londres, 1735;* AGS, Estado, leg. 7006

El factor por España en Veracruz, Juan de Ávila, pasó con los ingleses a la feria de Jalapa para controlar la venta de la carga del Real Carolina y le comunicó a Giraldino que los ingleses le pusieron muchas dificultades para que controlase las cuentas, *...con frivolosos pretextos...* Toda la carga del Real Carolina la compraron dos comerciantes uno de Veracruz y otro de ciudad de Méjico en marzo de 1733. Pagaron por ella 1.550.000 pesos al contado en plata doble de cuño mejicano y 900.000 pesos en frutos, grana fina y añil.

Cuando el Real Carolina regresó a Londres, los sobrecargos informaron a la compañía que se habían gastado 6.600 pesos en regalos para el factor español y otros españoles, para facilitar la venta de las mercancías. Giraldino recriminó al factor español por haber recibido esos regalos, y le preguntó quiénes mas habían recibido sobornos. El factor, José de la Vía (Juan de Ávila había fallecido) le comentó con cierta amargura en abril de 1735 *...pretenden por su interés lastimar el pundonor de los ministros del Rey...*[261] Los sobrecargos se negaron a informar quiénes habían recibido los regalos de la compañía. El Real Carolina de vuelta a Londres llevó escondidas en las barricas de carne, barras de plata por valor de 600.000 pesos de particulares indianos.

Junto a oficiales españoles honestos, hubo muchos que fueron sobornados por la compañía, pero también es verdad que este era un argumento que empleaban los sobrecargos y factores para defraudar a la compañía. En 1722 el factor de la Compañía en Panamá regaló al gobernador 6.000 pesos, al fiscal 1.500 pesos y a cada oficial real 1.000 pesos para que no ejerciesen represalias sobre los bienes de la compañía y al almirante de Galeones una sortija de 2.400 pesos *...este porque así lo tuvo el factor por conveniente y a los otros porque le habían hecho varias amenazas...*

Patiño ordenó a principios de 1735 al marques de Villahermosa, gobernador de Panamá que buscase un factor para Portobelo. Villahermosa le contesta informándole que al dicho factor le tenían que dar un buen sueldo *...por lo muy costoso que en este reino es el diario y particularmente en Portobelo...* y como no encontró a nadie de confianza propuso a un factor de la compañía inglesa,[262] que era la compañía que debía ser controlada.

---

261. AGS, leg, 7006; AGI, Indiferente General, leg. 2790

262. AGI, Indiferente General, leg. 2791

En enero de 1735 los accionistas ante el cúmulo de dificultades planteadas en el despacho del navío anual, deciden que quieren renunciar a su envío, solicitando como compensación una cantidad de dinero de la corona española. Ante esta situación el 23 de febrero de 1735, Giraldino pidió instrucciones a Madrid, *...se servira VE instruirme de el Real Animo para que me halle prevenido de lo que debo ejecutar...* El 12 de marzo desde el Pardo, le contestó Patiño comunicándole que si pidiesen dinero por no enviar el navío dijese que no, *..por no ser cosa separada del asiento de negros...* y si quisiesen ceder todo y pedir una compensación *...lo impugnara vuestra VS con las razones que le dictare su celo al Real Servicio....*

Esta correspondencia corre paralela a la relatada en otra parte de este libro sobre los problemas que un factor de la compañía tiene con la Inquisición y desde luego las autoridades españolas parecen estar más preocupadas por el factor y la Inquisición que por el navío de registro. Es una constante en las respuestas de Giraldino a las cartas que recibe de Patiño, repetir lo que le ha comunicado Patiño, como para que quede bien claro, las instrucciones que ha recibido y con arreglo a las cuales va a actuar. El 24 de marzo le responde Giraldino a Patiño *...Se ha servido SM mandar se me prevenga que no se podrá jamás admitir la propuesta solo por el particular navío de la presente flota, respecto de ser inseparable de el todo del asiento de negros...*

Giraldino solicitó a los directores de la compañía el porcentaje de los beneficios que se obtuvieron con el navío que se envió en 1732 a Veracruz, el Real Carolina. Los directores le contestaron que los beneficios generados por los navíos de registro se debían pagar cada cinco años. El Tratado del Asiento establecía que lo que había que entregar cada cinco años eran las cuentas de la actividad del tráfico de negros y que los derechos pagados por su introducción había que hacerlos efectivos cada seis meses. En ningún lugar del asiento se especifica que las ganancias del navío de registro había que abonarlas a la Corona española cada cinco años.

En realidad España estaba dispuesta a que los ingleses cediesen el asiento y el navío de registro y darles una compensación por ello. Los accionistas también estaban deseosos de ceder el asiento y el navío de permiso por una compensación económica, pero ni Newcastle ni Walpole querían. En 1732 España le propuso a la *South Sea Company* una

cantidad para que cesase el envío del navío anual, la compañía dio largas y todavía en 1734 no había contestado a la petición española de que abandonase el envío del navío anual. La compañía por su parte quería subcontratar el tráfico de esclavos.[263] Walpole hubiese estado dispuesto a ceder el navío anual pero nunca el tráfico de esclavos pues *aunque este no sea de beneficio para la Compañía lo es para la nación.*

La primera propuesta que recibió la compañía para abandonar el navío de registro la recibe de William Terry, marqués de la Cañada, en marzo de 1732. Giraldino no tenía conocimiento de esta propuesta que llegó a la sede dirigida a Mr. Gibbon uno de los directores (abuelo del autor de la *Historia de la Caída del Imperio Romano*). Guillermo Terry les decía:

> *...Gentleman: Being informed how desirious you are to accept an equivalent in lieu of sending thereafter your asiento ship with flotas & galeones, so prejudicial to the whole commerce of Europe and nothing beneficial to England...*[264]

Le informaba Terry que él podía obtener de Felipe V la aprobación de un pago para que abandonasen el envío del navío anual Los directores se mostraron sorprendidos no sabían quien era William Terry.

Le contestó el secretario de la compañía informándole que tenían pleno derecho a su navío anual y le preguntaba quien era él, para hacerles esa oferta.

El marqués de la Cañada, el 24 de mayo de 1732, le comunicó que tenía intereses en el comercio con América y que hablaba en nombre de los comerciantes de Cádiz, Patiño (llama a Patiño, *Prime Minister*) le había ordenado informarles que Felipe V quería mantener todos los tratados firmados con Inglaterra, pero que él como todos los comerciantes de Cádiz quería que dejasen de enviar el navío anual. Los comerciantes de Cádiz estarían dispuestos a otorgarles el 2% del importe de sus ingresos

263. AGI Indiferente General, leg. 2790

264. BL,Ms, Add 25544, General Cout Minutes.... *Señor: Habiendo sido informado de lo deseosos que estan de aceptar un equivalente por no enviar en el futuro el navío del asiento con flotas y galeones, tan perjudicial para el comercio de Europa y tan poco beneficioso para Inglaterra...*

de Flotas y Galeones hasta que finalizase el asiento. La compañía no contestó a esta segunda carta. Guillermo Terry era un irlandés de Limerick que se había asentado en el Puerto de Santa María en 1694 y era uno de los principales cargadores de Flotas y Galeones, Felipe V le había concedido el titulo de Marques de la Cañada.

Posteriormente Felipe V concedió poder a Giraldino para negociar con la compañía las condiciones para que abandonasen el envío del navío anual. Los directores pensaban que el asunto debía de ser tratado por el rey Jorge I. Cuando Giraldino fue nombrado ministro consejero de la embajada, España nombró a Pedro Terry, también de Cádiz y pariente de Guillermo Terry, su representante en la compañía

Informaba Giraldino a Patiño que a Newcastle le era indiferente que continuase el navío de registro pero que *...estaba inflexible en cuanto que debía de continuar el trato de negros porque si rompían, España daría el asiento a los franceses y eso sería la ruina para las colonias inglesas...* y con estos argumentos Newcastle convenció en la Asamblea General a los accionistas.[265]

Giraldino les dijo a los accionistas durante la Asamblea que si se suprimiese el Asiento España no lo cedería a ninguna nación durante el plazo del asiento ingles, lo explotarían los españoles. Los accionistas hablaron con Newscastle sobre esta propuesta española, Newcastle les contestó que solo si se contratase con traficantes ingleses excluyendo a españoles, se podría suprimir el asiento. Giraldino comunicó a Patiño *...que en vista de la sobredicha respuesta y con la experiencia que tengo del genio de estos naturales y celo por su comercio...* no seguiría insistiendo. España llegó a ofrecer a la compañía el 2% del valor del retorno de Flotas que pertenecía al Rey si abandonaba el asiento y el envío del navío de registro.

La *South Sea Company* llegó a enviar durante los años en los que el asiento estuvo activo siete navíos cargados de mercancías, además de los dos que envió durante las negociaciones de paz.

La administración española pensaba, cuando negoció esta cláusula del asiento de negros, que estaba haciendo un buen negocio con esta concesión, pues la Real Hacienda iba a participar en un 25% y algo más de los beneficios obtenidos con este tráfico de un navío anual cargado de mercancías.

265. AGI, Indiferente General, leg 2791

Esta cláusula en realidad se debía de haber incluido en Tratado de Comercio y no en el Tratado del asiento de negros. El monarca español iba a cobrar el 25% del beneficio de este tráfico que hasta entonces era de contrabando. De lo que no eran conscientes los negociadores españoles, era que le iban a cargar también al rey de España, el 25% de los costes de armar los navíos y de la compra de todas las mercancías embarcadas. Todo esto sin ningún control contable hasta 1732, ni sobre los costes ni sobre las ganancias de lo vendido en Veracruz o Cartagena.

El primero de los navíos zarpó de Londres en agosto de 1717, fue el *Royal Prince*, que viajó con mas de 2.000 toneladas pues dos navíos el *Diamond* y el *Sara* le escoltaban y a medida que el *Royal Prince* iba vendiendo se le iba recargando con las mercancías que viajaban en los navíos de escolta. La expedición tuvo unos beneficios de 112.041 libras de las que Felipe V debía de retener 32.212. La compañía hizo unas cuentas y le comunicaron que sus beneficios eran de 8.678, beneficios que nunca le fueron abonados.

El segundo navío fue el *Royal George* que zarpó de Londres en noviembre de 1721, tuvo unos beneficios de 25.604 libras, de las que le asignaron a Felipe V 3.398 libras.

En el segundo viaje del *Royal Prince* a Veracruz en 1723, llevaba de carga la mitad del valor de todo lo que viajaba en la Flota, 2.000 toneladas valoradas en 6 millones de pesos, llegó a Veracruz en Agosto de de 1723 y la Flota no llegó hasta septiembre.

En 1724, en el segundo viaje del *Royal George* a Veracruz, le cargaron perdidas a Felipe V por valor 10.279 libras, también le cargaron pérdidas por el viaje del *Prince Frederick* que fue retenido en Veracruz cuando se declaró la guerra en 1727. El *Prince Frederick* también había viajado con otro navío hasta Santo Domingo donde transbordaron la carga del navío acompañante al *Prince Frederick*[266].

El último de los navíos que viajó a Indias, el *Royal Caroline*, fue el único cuya carga fue controlada por el director español en la compañía, Giraldino, y cuya descarga y venta fue controlada por un representante de la corona española en Veracruz.

---

266. AGS, Secretaria y Superintendencia de Hacienda . leg.973; BL, Newscastle Papers, Add. 32819

En este navío sin que lo supiesen ni Giraldino ni nuestro hombre en Veracruz viajaron de regreso a Londres de contrabando, 600.000 pesos fuertes o reales de a ocho, enviados por residentes españoles en Indias. Nunca recibió Felipe V los beneficios de este navío.

Sorsby calcula el valor medio de las ventas de los navíos en 300.000 libras al año[267] durante todo el período de 1714 a 1750, y afirma que el 25% del comercio de exportación de Inglaterra hacia España y las Indias estaba controlado por la *South Sea Company*.

267. Sorsby, Victoria Ann, op.cit.

# CAPÍTULO X
## RELACIONES CON LA CORTE DE MADRID

### RELACIONES ENTRE LA CORTE ESPAÑOLA Y LA *SOUTH SEA COMPANY*

Las relaciones de la compañía que explotaba el asiento de negros durante el siglo XVII, eran fundamentalmente con el Consejo de Indias y tangencialmente con el Consejo de Hacienda que controlaba las rentas de la Corona.

Durante el siglo XVIII, se crearon las Secretarias de Despacho[268], origen de los actuales ministerios. Las relaciones de la compañía que explota el asiento de negros, ya no serán solo con la Junta de Negros del Consejo de Indias, sino también con la Secretaria de Despacho de Marina e Indias, y al estar en juego las relaciones con Inglaterra, al haberse convertido el asiento de negros en un tratado internacional, la Secretaria de Despacho de Estado es la que tiene la última palabra.

268. Escudero, José Antonio, *Los Secretarios de Estado y del Despacho(1474-1724)* 1969

### *Directores por España en la South Sea Company*

Las relaciones entre la compañía y la corte de Madrid, se mantenían en diferentes planos, desde Madrid y desde Londres. Desde el punto de vista meramente corporativo, debería ser el director que España tenía en la sede de la compañía en Londres, el que mantuviese las relaciones con la compañía y representase los intereses de la corona española en el consejo de directores de la compañía.

El asiento se firmó en mayo de 1713, y en abril de 1714 se nombró al primer director de España en la compañía, Arthur Moor, recomendado al embajador Monteleón por los ministros de la reina Ana. Arthur Moore era *Commissioner for Trade and Plantations,* muy amigo de los secretarios de estado con los que gobernó la reina Ana, Oxford y Bolingbroke.

Cuando las relaciones entre Oxford y Bolingbroke se deterioraron, Oxford acusó a Moore, a Bolingbroke y a lady Masham, encargada del manejo del dinero personal de la reina Ana de haber pactado quedarse con el porcentaje de las ganancias asignado a la reina Ana en el tratado del asiento. Arthur Moor se vio implicado en el comercio de contrabando que realizó el navío *Anglesea* que llevó a los factores de la compañía en 1715 a los puertos de Cartagena y Portobelo para montar las factorías, y fue cesado.

El embajador Monteleón que había negociado el asiento, se ocupaba personalmente de las relaciones con la compañía, pero claro no asistía a las reuniones del Consejo de Directores. Monteleón abandonó Londres en 1716.

Destituido Arthur Moor, Miguel Fernández Durán, Secretario de Despacho de Marina e Indias, propuso en julio 1717 a Guillermo Eon como representante de la corona española en el consejo de directores de la compañía. Guillermo Eon era un comerciante francés afincado en Cádiz. Guillermo Eon llegó a Londres en septiembre de 1717. Eon no hablaba ingles. Como en las reuniones de directores el idioma utilizado era el inglés, Eon requirió los servicios de un intérprete, el señor Shee. Pozobueno pidió a Grimaldo que se fijase un sueldo para el señor Shee. Tener a Eon en Londres era como no tener a nadie y en este caso quizás fue peor que no tener a nadie.

Cuando se declaró la guerra en septiembre de 1718, los ingleses se incautaron de los papeles de Eon y en un primer momento le impidieron

abandonar el país. La paz se firmó en marzo de 1721. Eon regresó a Londres en noviembre de 1721.

El asiento preveía que España tuviese dos directores en el consejo de directores. Grimaldo preguntó al embajador Pozobueno si era necesario que la corona tuviese dos directores en Londres, como preveía el Tratado del Asiento. La contestación debió de ser negativa pues nunca se nombraron dos directores

Eon recibía instrucciones de Grimaldo, el Secretario de Despacho de Estado, y no del Secretario de Despacho de Marina e Indias, Andrés Pez. Grimaldo le comunicó a Eon en 1723 que antes de intervenir en el consejo de directores le consultase, enviando a Madrid el contenido de su intervención.[269] Grimaldo también le ordenó que enviase a Madrid un extracto del contenido de las cartas que los factores de la compañía enviaban a la sede de Londres desde los puertos de Indias. No parece que Eon enviase tales informes.

En un documento que se encuentra en el Archivo de Simancas y que no va firmado se lee que Eon recibía dinero de la compañía por *prestar el nombre para los arqueos fingidos de navíos y otras malversaciones.*[270] Esta información la dio en 1728, Plowes cuando fue comprado por el espionaje de la corona española y pasó documentos de la compañía a los plenipotenciarios españoles en el Congreso de Soissons. En 1724, se permitió a Eon venir a España, *para recuperar su salud*, Eon dejó en Londres a su secretario, Jose Blanco[271]. Se ausentó una temporada. España se quedó sin representante en unos años que fueron especialmente activos en el tráfico de negros, su ausencia le venía muy bien a la compañía.

Guillermo Eon fue sustituido en 1732 por Tomas Giraldino. Tomás Giraldino se llamaba en realidad Thomas Fitzgerald, era natural de Jerez de la Frontera y había viajado por América[272]. Keene embajador inglés en España informó a la compañía que Giraldino era *a more fair*

269. AGS, Estado leg 6857

270. AGS, Secretaria y Superintendencia de Hacienda leg 973-2

271. BL, Ms. Add 25562, Special Letters

272. Bethencourt Massieu, Antonio de, *Relaciones de España bajo Felipe V. Del tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra(1729-1739).* 1998

*or honest man*. Fue director por España en la compañía hasta 1737, mantuvo una correspondencia continua con Patiño. Giraldino le tuvo informado de todo lo que ocurría en las asambleas generales de accionistas y de lo que pasaba en el consejo de directores. Mantuvo Giraldino una postura beligerante en cuanto a la petición de cuentas[273] y descubrió malas prácticas que se habían realizado cuando Eon era el representante español. Giraldino no hacía si no cumplir con las instrucciones que había recibido.[274]

En las instrucciones que recibió Giraldino cuando fue nombrado director por España en la compañía el 21 de abril de 1731, estando la corte en Sevilla, se dejaba bien claro que a la única persona a la que tenía que reportar, era al Secretario de Despacho de Marina e Indias, Jose Patiño. A partir de entonces Giraldino no recibe instrucciones de Orendaín, Secretario del Despacho de Estado, solo de Patiño. Se le pidió que preguntase cuanto había costado la construcción del edifico donde tenía la sede de la compañía, la *South Sea House*, que solicitase información sobre los sueldos que cobraban los directores de la compañía, sobre el coste de las factorías en América, que indagase si la compañía tenía factorías en la costa africana, y que requiriese las cuentas de la compañía.

Estas instrucciones que recibió Giraldino, molestaron en grado sumo al embajador, conde de Montijo. Montijo escribió una larga misiva con mucho formalismo a Patiño[275], en la que de una manera insolente, le explica que Giraldino no era mas que un agente, como un contable, que lo único que tenía que hacer era *ventilar* las cuentas de la Compañía y dar la orden para la salida del navío de registro, y se atrevía a explicar a Patiño las diferencias entre un agente, un cónsul y un ministro plenipotenciario. No sabía Montijo con quien se la estaba jugando.

Una de las instrucciones que recibió Giraldino al incorporarse a su puesto en Londres fue informar sobre si la compañía había aportado el millón de escudos que correspondía a SM en el capital de la compañía y por el que la compañía estaría cargando el 8% de interés.

273. AGI, Indiferente General, leg 2791, *Correspondencia via reservada con el director del asiento en Londres. 1735*

274. AGS, Estado, leg 7006, *Expedientes recogidos en la casa mortuoria de don Tomas Geraldino. 1755*

275. AGS, Estado, leg, 7006

Se seguía desconociendo en la corte española que tal aportación nunca tuvo lugar. Habían pasado casi veinte años desde la firma del asiento de negros, ¿qué habían estado haciendo los embajadores españoles en la Corte inglesa en todo este tiempo, los pozobuenos y los montijos?

Giraldino fue mucho mas activo que Eon. Estableció una buena comunicación con Robert Walpole. Exigió las cuentas a la compañía de los años que había estado explotando el asiento. En 1732 Giraldino desconocía el total de pagos mandado realizar por la corona española con cargo a los derechos de introducción de los negros en las Indias. La compañía no había entregado las cuentas cada cinco años como se estipulaba en el Tratado del Asiento. Se había limitado a atender los pagos que le ordenaban desde Madrid.

A finales de 1735 el embajador Montijo se ausentó de Londres y en agosto de 1737 se nombró a Tomás Giraldino, ministro consejero de la embajada. Pedro Terry, también de Jerez de la Frontera, le sustituyó en sus funciones de director en el consejo de la *South Sea Company*,

En 1739 al declararse la guerra entre España e Inglaterra, Giraldino y Terry abandonaron la Corte británica. Giraldino quiso ser presidente de la Casa de Contratación a su vuelta a España en 1739, puesto que ocupaba Varas Valdés.

### *Embajadores españoles y Secretarios de Despacho*

Los directores de la compañía también se dirigían al embajador de España en Londres para realizar las peticiones que tenían que haber ido por el otro cauce.

El embajador de España en la corte británica transmitía al gobierno inglés comentarios del Secretario de Estado español o del Secretario de Despacho de Marina e Indias,

Los embajadores de España en Inglaterra durante los años del Asiento inglés fueron el marqués de Monteleón, el marqués de Pozobueno, el conde de Montijo, Giraldino (que sustituyó al embajador Montijo de 1737 a 1739). Ricardo Wall fue encargado de negocios a partir de 1748. Abreu Bertodano fue secretario de embajada con Ricardo Wall.

Ni Pozobueno ni Montijo recibieron ninguna instrucción sobre la actitud a mantener en relación con la *South Sea Company* cuando reci-

bieron sus credenciales. Los que estaban más preparados para llevar los asuntos de la *South Sea Company* fueron el marqués de Monteleón, y Abreu Bertodano, que habían sido Consejeros de Indias. Monteleón tenía una visión muy realista de las posibilidades que tenía España de suministrar todas las mercancías que necesitaban los españoles residentes en Indias. Monteleón consiguió una renta vitalicia por haber negociado el asiento, que dejó a su hijo.

Los Secretarios de Estado españoles que se sucedieron en las diferentes etapas del asiento inglés fueron Grimaldo hasta septiembre de 1726, Orendaín hasta 1734, aunque de hecho Orendaín ejerció como Secretario de Estado desde finales de 1724, Patiño hasta 1736 y finalmente Carvajal y Lancaster. El duque de Riperdá en su etapa de hombre todopoderoso de la administración española durante 1725 y 1726, sin ningún cargo formal, también intentó mangonear la compañía y escribió a Eon comunicándole que solo se relacionase con él. Hemos visto los sinsabores que padeció Grimaldo a causa del asiento inglés.

Los Secretarios de Despacho de Marina e Indias, durante la vida del asiento con Inglaterra fueron Bernardo Tinajero de 1714 a 1716, Miguel Fernández Durán hasta 1721, Andres Pez hasta 1726, Jose Patiño hasta 1736, Sebastián de la Cuadra, Campillo y Zenón de Somodevilla.

Jose Patiño, Secretario de Despacho de Marina e Indias de 1726 a 1736 hizo que el director de España en la compañía dependiese directamente de él. Patiño se relacionaba también directamente con el consejo de directores de la compañía. Patiño fue desde 1726 hasta 1736 también Secretario del Despacho de Estado

A pesar de que las grandes cuestiones se decidían en la Secretaría de Despacho de Estado, la Junta de Negros del Consejo de Indias seguía gestionando el día a día de las cuestiones de asiento. El Consejo de Indias seguía interviniendo en el visto bueno del envío de los navíos con esclavos y en los problemas que surgían en las relaciones en Indias entre los factores de la compañía y las autoridades españolas.

Al reiniciarse las actividades de la Compañía en 1729, después del Tratado de Sevilla, la Junta de Negros se reunía dos o tres veces al mes, asistían asiduamente Goyeneche (marqués de Belzunce), Abreu, Silva, Machado y Pedrosa.[276] Por las actas vemos que en Madrid

276. AGI, Indiferente General, leg 2788

no paraba la actividad durante el mes de agosto, las vacaciones de verano, no existían.

Los pagos que debía de realizar la compañía por mandato de la corte española eran intervenidos por el Secretario de Despacho de Hacienda, que transmitía la orden a Secretario de Despacho de Marina e Indias. Finalmente era el Rey, quien se dirigía a los directores de la compañía para que efectuasen los pagos.

De 1730 a 1739 las relaciones entre la compañía y la corona española marcan las relaciones entre Inglaterra y España. España exige el pago de los derechos de esclavos y las ganancias de los navíos de registro. Inglaterra exige compensaciones por las represalias ocurridas durante la última interrupción de tráfico. España se niega otorgar el permiso del navío para 1736 si no se pagan las deudas. Surgen problemas importantes en relación con las monedas con las que se tienen que realizar los pagos y en relación con el tipo de cambio a aplicar.[277]

Finalmente el Parlamento inglés amenaza a España, o bien España paga una cantidad como compensación a los *daños causados* a la compañía del asiento o declara la guerra. Giraldino se dispone a negociar que la cantidad a pagar se abone del dinero que la *South Sea Company* debe al Rey de España, pero la situación es explosiva. Los comerciantes ingleses quieren comerciar libremente con todos los puertos de la Indias Españolas. En octubre de 1739 Inglaterra declara la guerra a España.

### *Pagos a embajadores*

Durante el asiento francés los pagos ordenados a la *Compagnie de Guinnée et de l'Assiente* iban dirigidos a financiar la guerra de Sucesión y a la retribución de los personajes que acompañaron a Felipe V desde la corte de Paris a la corte de Madrid. Los primeros pagos que realiza la *South Sea Company* son los pagos a los embajadores españoles en Europa y a lo largo de los años continuó pagando los sueldos de embajadores y otros representantes de la Corona española en las cortes europeas.

277. Bethencourt Meassieu, Antonio, *Relaciones de España bajo Felipe V.Del tratado de Sevilla a la guerra con Inglaterra.(1729-1739)* 1998

En agosto de 1722, se realizó en Madrid un cálculo de todo lo que se había ordenado pagar a la compañía *con cargo al asiento de negros*. Recién firmado el asiento se ordenó pagar, el 17 de julio de 1713, una asignación vitalicia de 2.000 pesos al año a uno de los negociadores Manuel Manasses Gilligan. El pago anual se debió interrumpir, pues en 1720 Gilligan lo reclamó. El rey pidió se le informase sobre Gilligan. Se le comunicó que Gilligan vivía en Barbados *...con abundantes bienes propios para poder vivir comodamente...*[278] El rey dio la orden que se le siguiese pagando hasta su muerte, que ocurrió en Barbados en 1724. Gilligan fue un hombre de lord Bolingbroke, cuando llegó a España a negociar el asiento, el marqués de Monteleón desde Londres informó a la corte española que Gilligan llevaba *...amplio poder de la Reina...*[279] Es la persona que aparece en el Tratado del Asiento como comisario ingles.

Por cédula de mayo de 1715 se pidió a la *South Sea Company* el pago del sueldo de Monteleón, mientras fuese embajador en Londres, 4.500 doblones de a dos escudos de oro y 880 por gastos de representación, un total 5.830 doblones/año. Mas tarde, en mayo de 1716 se ordenó pagar al marqués de Monteleón 1.003 doblones por gastos extraordinarios que tuvo en Londres de noviembre de 1714 a diciembre de 1715.

En la misma fecha se ordenó el pago del sueldo del embajador en Paris, príncipe de Chelamar, un total 5.250 doblones de a dos escudos de oro al año y del embajador en Holanda, Luis de Miraval, 3.880 doblones/año. Con los gastos de representación debían pagar los embajadores, el trabajo de secretaria, cónsul, capilla y capellanes y el correo.

En junio 1715 se ordenó el pago del sueldo de Tobías del Burgo, enviado especial en Suecia, 2.060 doblones/año. Del Burgo (Bourk) había estado cobrando también del Asiento francés.

En junio de 1715 se ordenó también se pagase al duque de Osuna de una sola vez 10.000 doblones de a dos escudos de oro por su estancia en Utrecht. Esta cantidad la abonó la compañía a un banquero afincado en Londres, Antonio de Acosta, que había adelantado el dinero a Osuna. En septiembre 1715, se ordenó abonar al marqués de Villamayor 3.750

278. AGS, Estado, leg, 6857

279. AGS, Estado, leg 6822

doblones al año por sueldo y gastos de su embajada en Sicilia y 62.879 pesos escudos por sueldos vencidos y no pagados.

En octubre de 1715, se le concedió a la hija del marqués de Monteleón, Catalina Casado y Rosales una pensión de 500 pesos /año para el resto de su vida. En abril de 1716 se canceló esta pensión y se le trasladó a su hermano Pedro Casado y Rosales.

En enero de 1716 se ordenó abonar al marqués de Capecelatro por sueldos que se le debían cuando era consejero del Consejo de Italia, 2.396 doblones de a dos escudos de oro, por una sola vez. El Marqués de Monteleón solicitó otros pagos a favor directamente de Felipe V.[280]

Todos los pagos que se mandaban realizar a la *South Sea Company* iban acompañados por una cédula firmada por el Rey. Las órdenes de pago a veces van expresadas en monedas de plata, pesos o reales de a ocho, y otras en monedas de oro, doblones, a veces en reales de vellón, que era la unidad de cuenta.

El texto de las cédulas es similar

> *...Habiendo resuelto el Rey que de los caudales pertenecientes a SM en el Asiento de Negros se pague..*
> *...El Rey ha resuelto que del producto del Asiento de Negros se paguen a...*[281]

En diciembre de 1732 se le ordenó a los directores de la compañía que realizasen los pagos enumerados a continuación a los embajadores y otros representantes en el exterior[282]. Los pagos van expresados en reales de vellón, la unidad de cuenta española:

- Al cardenal Ventiboglio, embajador en Roma 1.073.789
- Al marques de Capecelatro , embajador en Portugal, 470.435
- Al duque de Liria, embajador en Viena, 79.882
- A Antonio de Oliver, de la embajada de la Haya, 275.038
- A Blas Antonio Urritigoiti, residente en Bruselas, 80.028
- A Tomas Boercio, residente en Venecia, 115.694

280. BL, Ms ADD 25496, Court Minutes.

281. AGS, Secretaria y Superintendencia de Hacienda, leg. 973-2

282. AGS, Secretaria y Superintendencia de Hacienda, leg 973.

- A Felipe Salvador Ascanio, representante español en Florencia, 43.993
- A Bernardo Aranda, 11.250
- A Jose Carpintero, secretario de embajada en Venecia, 12.150
- A Melchor de Macanaz, 244.530
- A Juan Cascos, representante en Moscú, 54.499
- Antonio Casado, enviado a la Baja Sajonia, 333.342
- A Bruce de la Martinière, geógrafo en la Haya, 9.000

También se pagaron con cargo al asiento de negros, el arreglo de la capilla de la embajada en la Haya, y el acondicionamiento de la capilla en la residencia del embajador en Londres para la que se compró un cuadro de Tiépolo.

A Bruce de la Martinière que vivía en Amsterdam le había nombrado Felipe V su geógrafo en 1722. Había sido recomendado por el embajador de España en Holanda, el marqués de Beretti-Landi. La obra de Bruce de la Martinière fue financiada con la rentas del asiento de negros. Bruce de la Martinière dedicó su diccionario geográfico a Su Majestad Católica. De la Martinière se cobraba otro servicio. Había editado un libro demostrando que el Imperio (Viena) no tenía ningún derecho a los ducados de Parma y Piacenza por los que luchaba Isabel de Farnesio para su hijo el infante don Carlos.[283] A De la Martinière también se le pagaron los gastos del bautizo de su hijo.

Al marques de Capecelatro no solo se le pagó su sueldo de embajador en Portugal. Por las gestiones que debió de realizar para la boda del infante don Fernando con la princesa portuguesa Barbara de Braganza, se le concedió en 1735, una renta de 2.000 doblones al año, *...que este goce se le situe en el producto del asiento de negros... como se practica con los demas ministros que tienen consignados sus sueldos en los caudales del Asiento que pertenecen a SM...* y que esta cantidad la cobre *...en el paraje donde mas comodamente la pueda percibir...*[284]

283. De la Martinière, Bruce, *Le Grand Dictionnaire Geographique, Histrorique et critique.* 1726 De la Martinière, Bruce *Dissertation histrorique sur el Duchez de Parme et de Plaisance.* 1722 De la Martinièr, Bruce, *Introduction a l'Histoire de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amerique.* 1735

284. AGS, Secretaria y Superintendencia de Hacienda, leg 973-2

NOUVELLE RELATION
DE QUELQUES ENDROITS
DE GUINEE,
ET DU COMMERCE
D'ESCLAVES
QU'ON Y FAIT.
CONTENANT

I. L'Hiſtoire de la dernière Conquête du Ro[illegible]me de *Juda*, par le Roi de *Dahomè*. Le Voïage de l'Auteur au Camp de ce Conquérant, où il fit ſacrifier pluſieurs Eſclaves, &c.
II. La manière dont les *Nègres* deviennent Eſclaves. Le nombre que l'on en tranſporte tous les ans de *Guinée* en *Amérique*. Les raiſons qui prouvent que ce Commerce n'a rien d'illicite. Les Soulèvemens de ces Eſclaves à bord des Vaiſſeaux où étoit l'Auteur. &c.
III. La Relation de tout ce qui eſt arrivé à l'Auteur lorſqu'il fut pris par les Pirates, & de pluſieurs autres dangers auxquels il s'eſt vu expoſé.

*Traduite de l'Anglois du Capitaine*
GUILLAUME SNELGRAVE,
Par Mr. A. Fr. D. DE COULANGE.





A AMSTERDAM,
Aux dépens de la COMPAGNIE.
M. D. CCXXXV.

Portada del libro de Guillaume Snelgrave sobre el comercio de esclavos que se realizaba en las costas de Guinea. *Biblioteca Nacional de España, sign. 3/51828*

La Secretaría del Despacho de Hacienda realizaba el cálculo de los pagos para que se pagase a los embajadores en la moneda del país donde residían. Así para pagar al conde de Montijo, el sueldo que se le había fijado en pesos, se pasa a reales de vellón y de reales de vellón a libras esterlinas. Los pesos que utilizaba la Real Hacienda en el cálculo de sus pagos eran los pesos provinciales que equivalían a 15 reales de vellón. En este caso la Real Hacienda es tan puntillosa que en el cálculo en libras esterlinas del sueldo, maneja dos tipos de cambio, para una cantidad 40 peniques por peso, para otra cantidad 40,3/4 por peso *...segun los cambios que corrieron en los respectivos tiempos...*

En el periodo 1731 a 1734 se realizaron dos importantes pagos con cargo al asiento, a dos financieros italianos, Firidolfi y Bachopitty seguramente para financiar la instalación del infante Don Carlos en los ducados italianos. Llama la atención el pago a Roberto Bachopitty por valor de 1.605.857 reales de vellón.

Estos pagos a los embajadores venían a solucionar problemas acuciantes con los que se encontraban los representantes españoles en las cortes extranjeras por falta del pago de sus sueldos. Ponían al descubierto de todo el consejo de directores de la *South Sea Company,* y por lo tanto del gobierno inglés, información importante de la corte española.

## RESPONSABLES DE LAS RELACIONES POR PARTE INGLESA

Por parte inglesa, la compañía tenía un agente en Madrid. El agente de la compañía en Madrid se relacionaba directamente con el Consejo de Indias para solicitar los permisos de los navíos y todos los temas relacionados con el tráfico y navío de registro.

En los primeros años el agente de la compañía en Madrid fue Bowles. La compañía también empleó a Uzardi, que había sido el agente en Madrid de la compañía francesa del asiento. Uzardi trabajó para la *South Sea Company* hasta su muerte. Fue sustituido por Francis Stratford.

Stratford había sido director de la *SSC* de julio de 1711 a agosto de 1712, era muy amigo de Jonathan Swift por haber estudiado con él en

el Trinity College de Dublín. Cuando se declaró la guerra entre España e Inglaterra en Marzo de 1727, Stratford no abandonó Madrid. En febrero de 1728, la compañía le comunicó que regresase a Inglaterra como se le había ordenado, que no les servía para nada en Madrid *...We lately wrote to you that in the present situation of affairs you can be of no service to the company, we repeat our orders for you forwith returning home...having discharged you from any further attendance on the company's affairs..*[285]

Ese mismo mes la compañía escribió al cónsul general de la embajada de Inglaterra en España, Benjamin Keene, y sin ningún tipo de tapujos le pidió que fuese su agente en Madrid *...We desire you will be so good as to take on you for the present the care of our affairs in general at your court of Madrid and to advise us...*[286]

Le ordenaron a Stratford que entregase los libros de la compañía a Keene. A Stratford no lo querían seguir empleando en las oficinas de Londres. Había sido agente de la compañía en Madrid durante siete años. Le ofrecieron un finiquito. Stratford quiso asistir de regreso a Inglaterra al Congreso de Soissons. La compañía le informó que no le iba a pagar el viaje y que no debía contactar con los plenipotenciarios ingleses *...that you are not to interfere in their concerns...* y que tan pronto como llegase a Soissons se marchase.

Bejamin Keene que había trabajado en la sede de la compañía en Londres, era un protegido de Robert Walpole, *First Lord of the Treasury*. Los embajadores ingleses que se sucedieron en Madrid fueron, lord Lexington, Methuen, William Stanhope, y Benjamín Keene. No hay que confundir a William Stanhope, primer *earl* Harrington, con James Stanhope, el secretario de estado inglés con Jorge I, primer *earl* Stanhope, ambos habían luchado durante la guerra de Sucesión en España[287] y eran primos. William Stanhope fue embajador de 1717 a 1727.

285. BL, Ms.Add. 25.566 Letters &Instructions 1727-1729...La última instrucción que le dimos fue que en la situación actual, no le puede usted prestar ningun servico a la compañía, repetimos nuestras órdenes, vuelva a casa inmediatamente...en adelante le exoneramos de sus obligaciones con la compañía...

286. BL, Ms. Add 25.566..Nos gustaría que fuese usted tan bondadoso en estos momentos como para ocuparse en general de nuestros asuntos en la corte de Madrid y de aconsejarnos...

287. Treasure, Geoffrey, *Who's Who in Early Hanoverian Britain*. 1992

Bejamin Keene, cónsul inglés en Madrid, fue nombrado en 1727 ministro plenipotenciario. En febrero de 1728 la *SSC* le nombró su agente en Madrid. En 1729 junto con Willianm Stanhope actuó como plenipotenciario británico en el Tratado de Sevilla. Compaginó los dos cargos de agente de la *South Sea Company* en Madrid y embajador de su Majestad Británica en la corte española.

Sorprende al leer las comunicaciones entre Newscastle y Patiño, durante 1735, que el ministro ingles le comunique al español que el problema del tipo de cambio lo resuelva el *agente de la compañía* en Madrid, Keene, no dice su embajador si no el agente de la compañía.[288] Cuando se inició la guerra entre ambas coronas en octubre de 1739 Keene regresó a Londres. En 1746 viajó a Portugal como enviado extraordinario. Se reintegró a la embajada en Madrid cuando se firmó el Tratado de Aquisgrán en 1748. Llegado a Madrid negoció los términos con los que Inglaterra abandonaría el asiento de negros. En 1750 firmó la Convención por la que se canceló el asiento de negros. Falleció en Madrid en 1757, su último servicio a la corona británica fue transmitir a la corona española, en 1757, que si se aliaba con Inglaterra para luchar contra Francia, Inglaterra le devolvería Gibraltar.

Hubo menos movimiento en la embajada de Inglaterra en Madrid que en la de España en Londres. El nombramiento de Keene como embajador y su permanencia en la embajada hasta que se negoció el abandono del asiento de negros, demuestra la importancia que el asiento y la *South Sea Company* tenía para la corona británica, y demuestra una consistencia en su política exterior de la que carecía la corona española.

Debido a la importancia que tenía la *South Sea Company* en las relaciones con España, los Secretarios de Estado con los que gobernaron tanto la reina Ana, como Jorge I y Jorge II, fueron los que trasladaron las peticiones y exigencias de la compañía al Secretario del Despacho de Estado español.

Las relaciones exteriores de los gobiernos ingleses se realizaban a través de dos secretarías de estado, una llevaba las relaciones con el norte de Europa (*Nothern Department*) y otra con el sur o Mediterraneo (*Southern Department*). Los titulares de la Secretaria del Norte durante la primera mitad del siglo XVIII, fueron Oxford hasta 1715, Stanhope

288. AGS, Secretaria y Superintendencia de Hacienda, leg 973-2

hasta febrero de 1720, Carteret, y durante mas de veinte años el duque de Newscastle. Los titulares de la Secretaría del Sur fueron Bolingbroke hasta 1715, Sunderland, hasta 1722, Towsend hasta 1730, Harrington hasta 1746 y posteriormente Chesterfield y el duque de Bedford.[289]

En las relaciones entre la *South Sea Company* y la corona española intervinieron en ocasiones ambas secretarías de estado.

Giraldino se relacionaba con el hombre fuerte del gobierno de Jorge II, Robert Walpole, *First Lord of the Treasury*. En julio de 1734 se entrevistó con él y presentó sus quejas porque no se estaban cumpliendo las condiciones del asiento. Walpole le comunicó que la corona inglesa había pasado el privilegio del asiento al público, como diciéndole que no era un asunto del gobierno. El público eran todos los accionistas de la *South Sea Company*. A la asamblea de accionistas que se celebró en abril de 1734 convocada por el consejo de directores para analizar las relaciones con España habían acudido más de 600 accionistas[290].

Los directores de la compañía también consultaban todos sus decisiones a Robert Walpole, como director del Tesoro, de él dependía el manejo de la deuda pública de la que un porcentaje muy importante estaba en manos de los accionistas de la Compañía. Su Majestad Británica, como el Gobernador de la compañía, también dirigía peticiones al rey de España.

## El Real de a Ocho, Peso escudo o hard dollar

En los asientos del siglo XVII los pagos de los derechos de esclavos se hacían en los puertos de las Indias, y se remitían una vez al año a España. En el asiento francés los pagos dejaron de hacerse en Indias y se anotaron contablemente en las cuentas de la compañía francesa. Eso precisamente era lo pretendían hacer los ingleses y lo que realizaron.

Según el Tratado del Asiento firmado en 1713, la compañía que se hiciese cargo del asiento, estaba obligada a pagar treinta y tres pesos escudos de plata y un tercio de otro por cada pieza de india introducida

289. Marshall, Dorothy, *England in the Eighteenth Century* 1962

290. AGI, Indiferente General, leg.2790

en las Indias (artículo 2). La compañía estaba obligada a pagar los derechos de esclavos cada seis meses en la corte de Madrid (artículo 3). La compañía estaba obligada a introducir 4.800 piezas de indias al año, pero debería pagar solo por 4.000. Se la bonificaba por el coste y riesgo de transportar los pesos escudos a la corte de Madrid (artículo 5).

El texto del asiento de negros firmado con Inglaterra fijaba el pago de los derechos por la introducción de negros en América en *pesos escudos de plata*. No establecía ningún tipo de cambio entre los pesos escudos de plata y la libra esterlina. Estos pesos escudos eran los pesos fuertes o reales de a ocho que se acuñaban en Indias, moneda que se había utilizado en todos los asientos de negros firmados por la corona española.

En España desde de 1686 se empezó a acuñar un peso de plata con menos ley y peso que el real de a ocho o peso fuerte que se acuñaba en las Indias, se le llamó peso sencillo o provincial y también real de a ocho provincial. Esta política de acuñar dos tipos de monedas de plata fue confirmada por Felipe V[291].

La moneda de plata provincial era la moneda utilizada para circulación interna y la que utilizaba la Real Hacienda en su contabilidad. El peso fuerte seguía circulando pero no lo utilizaba la Real Hacienda. Al peso provincial también se le llamaba real de a ocho, y lo utilizaba la Real Hacienda para fijar los sueldos de sus funcionarios en el exterior que mandaba pagar a la *South Sea Company*. Los ingleses jugaron con esta confusión en su favor.

Los financieros franceses habían sido mas precavidos y habían fijado en el texto del asiento francés una equivalencia entre la moneda de plata francesa, la moneda de plata española y la unidad de cuenta francesa que era la unidad de cuenta en la que se iba a llevar la contabilidad de la compañía francesa del asiento. Ambas monedas tendrían el mismo valor y equivalían a tres libras tornesas, aunque cuando se liquidaron las cuentas del asiento francés, el escudo francés equivalía en el mercado a siete libras tornesas.

La unidad de cuenta española era el real de vellón, que se componía de 34 maravedis.

Un peso fuerte o real de a ocho, equivalía en monedas de plata, a ocho monedas de reales de plata acuñadas en las Indias por eso se llamaba peso fuerte o real de a ocho.

---

291. Vilar, Pierre, *Oro y Moneda en la Historia 1450-1920.* 1969

El peso fuerte mejicano equivalía en monedas de plata provincial acuñadas en España a 10 monedas de reales de plata.

Durante el siglo XVIII, un peso fuerte equivalía a 20 reales de vellón, pero en estos años en un documento que se encuentra en el Archivo de Indias se fija su equivalencia en 18 y 3/4 reales de vellón.[292] El peso provincial equivalía a 15 reales de vellón.[293]

La unidad de cuenta en Inglaterra era la libra esterlina que se dividía en 20 chelines y el chelín en 12 peniques. Una libra tenía 240 peniques. El cambio del peso fuerte o real de a ocho era de 4 chelines y 6 peniques (54 peniques) y el cambio del peso provincial oscilaba en torno a 40/42 peniques.[294]

Los ingleses necesitaban pesos fuertes o reales de a ocho, para sus intercambios comerciales con el Báltico (donde compraban la madera para construir navíos) y para sus intercambios con la India y sobre todo con China. Contabilizaron los derechos a pagar a la corona española por la introducción de las piezas de indias al tipo de cambio del peso provincial defraudando a la Real Hacienda un 25% del total de los derechos que deberían pagar.

Cuando Giraldino tomó posesión de su puesto en 1732 y empezó a recabar información sobre la contabilidad del asiento de negros, se dió cuenta que los contables de la compañía cuando anotaban en libras esterlinas el valor de los derechos de negros que tenían que pagar a la corona española lo hacían al cambio del peso provincial y no del peso fuerte. Esto suponía una diferencia de un 25% menos del valor a ingresar a España. Esta práctica la había realizado la compañía desde que inició el tráfico. El primer director por España, Arthur Moor, no denunció esta práctica tan beneficiosa para la compañía. Guillermo Eon, el

292. AGI, Indiferente General leg. 2790

293. En 1737 se fijó que el peso fuerte o real de a ocho americano que valía 18 reales y 28 maravedises de vellon pasase a valer 20 reales de vellon y el peso de plata provincial acuñado en España, 16 reales de vellón.
También se estableció que el real de a ocho americano equivaldría a 10 monedas de reales de plata provincial.
Taboada y Uloa, Juan Antonio, *Antorcha luciente que enseña a reducir los reales de plata a maravedises,* 1751. *Breve reseña histórico-crítica de la moneda española.* 1861

294. Ricard, Samuel, *Traité General du Commerce.* 1723

segundo director de España en la compañía, no lo quiso ver y, si se dio cuenta, no dijo nada a Madrid.

En la corte de Madrid se estaba anotando en la contabilidad interna que se llevaba de los derechos de esclavos que debían de ser abonados a España y de los pagos que se ordenaba realizar a la *South Sea Company* el peso escudo a 15 reales de vellón, es decir como si fuese pesos provinciales. ¿Se habían leído el Tratado del Asiento? ¡Habían pasado tantos años desde 1713!

En el Archivo de Simancas se encuentra un resumen del *Estado de la Quenta de Derechos de Esclavos con la Compañía de el Asiento desde 1 de Enero de 1731, hasta fin de Diziembre de 1734*[295]. En este resumen esta anotado, en la unidad de cuenta, reales de vellón, lo que debía de pagar la compañía por los negros introducidos y los sueldos que se le había ordenado a la compañía abonar a los embajadores y a otras personas durante estos cuatro años. Realizan el cálculo considerando que el peso equivale a 15 reales de vellón es decir como peso provincial no peso fuerte, y anotan los sueldos a los embajadores en reales de vellón.

Aun con este cambio, el saldo era favorable a la corona española, por una cantidad de 908.695 reales de vellón. Se creían en la Secretaría de Hacienda que el Rey no debería financiar la cuarta parte de los gastos de la Compañía.

Giraldino comunicó que la compañía debía de pagar en pesos fuertes de plata o reales de a ocho, acuñados en Indias.

En estos años el patrón monetario internacional era el real de a ocho español acuñado en Indias. Estos pesos fuertes, era la moneda utilizada en los intercambios internacionales. Circulaban por toda Europa y por todo el mundo.

En el Tratado del Asiento, estaba establecido que los derechos de introducción de negros se pagasen en pesos fuertes. Giraldino quiso que la compañía en su contabilidad, llevada en libras esterlinas, reflejase los derechos a percibir por la Real Hacienda española al tipo de cambio del peso fuerte, un real de a ocho igual a 54 peniques.

Desconocía Giraldino que este tipo de cambio si se había fijado en el texto del asiento de negros negociado por el Archiduque Carlos y James Stanhope. Los catalanes negociaron mejor que los castellanos.

---

295. AGS, Estado, leg,6895

En 1734 Giraldino ordenó a la *South Sea Company* que los pagos de los derechos de esclavos los tenía que realizar en pesos fuertes y por lo tanto contabilizarlos al cambio de 4 chelines y 6 peniques. La compañía informó a Newscastle que los pesos escudos de plata que se mencionaban en el artículo segundo del Tratado del Asiento no se debían interpretar de esa manera *...We must insist that the said words cannot be so understood but that according to the common acceptation thereof can only mean current dollars or pieces of eight, such as the company have always paid, and are now ready to pay and such as the foreign bills of exchange are paid in...*[296]

Giraldino para demostrarles que debían pagar los derechos por la introducción de negros en pesos fuertes les explicaba con detalle todo lo pactado en el Tratado del Asiento y añadía que la moneda llamada Peso escudo de Plata circulaba cuando se firmó el tratado en España y en las Indias y seguía circulando con el mismo nombre, peso, sello y ley:

> *..The South Sea Company by the Treaty of the Assiento agreed between between the Two Crowns of Spain and Great Britain in the year 1713 is obliged to introduce in the Spanish West Indies for space of 30 years 4.800 negro slaves yearly and to pay the King of Spain a Duty of 331/3 Pessos escudos de plata for each of the 4.000. His Catholick Majesty having forgiven by the 5 Article of the said Treaty the Dutys of the 800 remaining in consideration of the Interests and Risques of the prompt payment of the Duties of the 4.000, with the condition that the said Paiments should be punctually made without Delay or Dispute or without putting any other Interpretation upon it The coin called Pesso escudo de Plata that was current at that time in Spain and likewise in the West Indies still subsits at present with the same name, weight, stamps and standard...*[297]

Para dar mas fuerza a sus argumentos Giraldino añade que la compañía continua vendiendo los esclavos y cobrándolos en Indias en pesos escudos de plata, *hard pieces of eight* .

296. BL, Mss Add. 32.797*...Debemos insistir que dichas palabras no se deben interpretar si no como comunmente se hace, por lo que solo significan dolares corrientes o monedas de a ocho, como las que se pagan las letras de cambio y como las que la compañía ha pagado siempre y esta dispuesta a pagar...*

297. AGS, Secretaria y Superintendencia de Hacienda leg 973-2

Los directores de la compañía insistían, el cambio lo harían a 42 peniques y no a 54. La compañía movió todos sus recursos, pidió a Jorge II que interviniese ante Felipe V. El duque de Newscastle dió instrucciones al embajador ingles en la corte de Madrid para que no se obligase a la compañía a aplicar este tipo de cambio.

Keene solicitó que puesto que el valor de los pesos escudos de plata dependía de la interpretación que se diese al Tratado, el Rey ingles esperaba de la magnanimidad de su Majestad Católica que la pretensión sobre el valor de los pesos escudos se examinase de una manera mas madura y hasta entonces no se modificase lo que venía haciendo la compañía.

Se comprende la insistencia del gobierno ingles, ya que con la actividad mercantil de la *South Sea Company* se estaba financiando el pago de los intereses de la deuda pública inglesa. A menos gastos, más posibilidad de financiación del servicio de la deuda.

Insistían en que el tipo de cambio que había que aplicar para el pago de los derechos de negros era de 42 peniques por peso escudo o real de a ocho, y el argumento que utilizaban era el siguiente: en las Indias circulaba el real de a ocho o peso fuerte pero en España circulaba el real de a ocho de plata provincial y ellos no debían de pagar los derechos por la introducción de negros en Indias sino según la primera versión del asiento debían de realizarse los pagos en Madrid y después de la revisión del tratado en 1716, los pagos se podían realizar en Madrid, Paris, Londres y Ámsterdam *...they were not debtors for this duty in the Indies, they were debtors at Madrid, Paris, London or Ámsterdam...* (no eran deudores en las Indias, eran deudores en Madrid, Paris, Londres o Ámsterdan).

Era un buen argumento, pero el Tratado del Asiento explícitamente explicaba que en lugar de pagar los derechos de introducción por 4.800 piezas de Indias que debían de introducir cada año, se les permitía pagar solo por 4.000 piezas y esta rebaja de los derechos de 800 piezas se realizaba por el coste que suponía transportar los reales de a ocho americanos hasta Madrid. Los ingleses respondían que esto no era cierto, que la rebaja se les había concedido por el adelanto de los 200.000 pesos que habían realizado al Rey de España. Algo insólito pues en el Tratado del Asiento se especificaba claramente que se realizaba el descuento por los riesgos y costes del transporte de la moneda hasta Madrid *at their own cost and risk.*

En noviembre de 1734, Giraldino les advirtió que, si seguían con su actitud, se les iba a obligar a realizar el pago en pesos fuertes en el momento que se desembarcasen los negros en los puertos de las Indias:

*Gentlemen.*
*Having acquainted the King my Master of the several Representations I have made to you relating the value of the Pieces of Eight that by the 2 Article of the Assiento Treaty you are obliged to pay for the Negro Dutys, and His Majesty being likewise apprized of your objections to the same, and of the interpretation you give to the true sense and meaning of the said Article, has now ordered me to acquaint you that His Majesty cannot but deem such interpretation as a breach of the 5 Article of the Treaty, and as it is expressed in the 2 that you are to pay 33,1/3 Pesos Escudos de Plata Duty for each Pieza de India, which cannot otherwise be understood than so many hard pieces of Eight, as they are commonly called, His Majesty demands and insists to be paid in hard pieces of eight, of the same weight, stamp and standard as they were when the Assiento Treaty was agreed, or at four shillings and six pence for each of them as they are value in England, and that in case you do not readily agree to so reasonable a Demand, His Majesty, in order to avoid the prejudice that arise to his Royal Coffers by your Refusal, is resolved to give orders in the West Indies not to suffer, in the future, the introduction of the slaves without first paying there the Dutys of the full number that the Company may Import, which I impart to you in compliance to His Majesty Command, and desire you will acquaint me of your Resolution in writing...* [298]

Como represalia cuando en 1735 la corona española pidió se hiciese efectivo un pago al conde de Montijo por 436.705 reales de vellón, la compañía contestó que no había dinero. Informó Giraldino a Patiño *...fundamentaron su Resolución en la pretensión de pagar los pesos que se adeudan por ellos al cambio que la Moneda Provincial que se negocia en el Comercio lo cual no es admisible por tener el Rey mi amo por*

298. Idem

*el Tratado del Asiento indubitablemente derecho a cobrarlos en Pesos duros...*[299] Finalmente la compañía accedió a pagar en pesos duros antes de romperse las negociaciones.

Mientras vivió Patiño, Giraldino es respaldado en todas sus acciones por la corte española, pero el asunto de hacer contabilizar a la *South Sea Company,* los derechos de entrada de los negros, al tipo de cambio del peso fuerte le pasó una dura factura. La corte inglesa no se lo perdonó y como veremos esta acción que debería haber sido recompensada, por los ingresos que suponían para la Real Hacienda española, supuso la caída de Giraldino una vez que Patiño falleció. Por menos se concedían y se han concedido títulos nobiliarios.

El embajador Keene debió dejar caer los comentarios oportunos en los oídos del nuevo Secretario de Marina e Indias, Sebastián de la Cuadra y del nuevo Secretario del Despacho de Estado. Sin Giraldino, Keene fue el dueño de la situación cuando se negoció el Tratado de Aquisgrán y la finalización del Tratado del Asiento en 1750.

299. AGS, Secretaria y Superintendencia de Hacienda, leg 973-2

# CAPÍTULO XI

## INGLATERRA AGOTA EL PLAZO DEL ASIENTO

### EL ASIENTO JUSTIFICA LA GUERRA

El periodo de la concesión del asiento de negros a Gran Bretaña fue de 30 años. Aunque el Tratado se firmó para entrar en vigor el primero de mayo de 1713, no entró en vigor hasta el primero de mayo de 1714, cuando se publicaron los Tratados de Paz de Utrecht. Tenía que haber estado en vigor hasta mayo de 1744.

El asiento estuvo interrumpido en tres ocasiones por los conflictos bélicos entre las dos naciones y fue un punto de fricción en las relaciones entre las dos coronas. La compañía interrumpió el tráfico de esclavos y el envío del navío de registro cada vez que se declaraba la guerra entre España e Inglaterra. La primera interrupción fue en 1718 hasta 1721, cuando España se incorporó a la Cuádruple Alianza. La segunda interrupción fue en 1727. Se reanudaron las actividades de la compañía al firmarse la Convención de El Pardo y el Tratado de Sevilla en noviembre de 1729.

Firmado el Tratado de Sevilla, al no llevarse a la practica lo pactado con Inglaterra en relación a los ducados italianos, España simplemente dejó actuar la lentitud administrativa en relación a la puesta en marcha del envío del navío de registro o la devolución a la compañía del asiento de sus pertenencias de la factoría de Panamá que habían requisadas al declararse el conflicto.

El periodo mas largo de interrupción fue durante la guerra conocida como la guerra de la *Oreja de Jenkins*, declarada en 1739, aunque el incidente de la oreja tuvo lugar en 1731. Jenkins era un corsario cuyo navío fue abordado por una balandra española cerca de Cuba.

En 1738, se organizó en Inglaterra una campaña nacional en contra de España porque los guardacostas españoles registraban en alta mar a navíos ingleses sospechosos de llevar mercancías para vender de contrabando en las costas de las Indias españolas. Los comerciantes ingleses de la City que querían comerciar libremente con todos los puertos de la América española, llevaron la campaña al Parlamento, tenían el apoyo del príncipe de Gales y Pitt.

El contencioso entre España e Inglaterra era un contencioso económico y de poder. Inglaterra pedía a España compensaciones por los navíos apresados por corsarios y guarda costas españoles en aguas americanas. España pedía a Inglaterra compensaciones por navíos españoles apresados por corsarios ingleses en aguas americanas y en el Mediterráneo.

España pedía que la *South Sea Company* pagase al rey de España lo que le debía. Los comerciantes ingleses querían comerciar libremente con la América española, aunque los comerciantes españoles no pudiesen comerciar libremente con las colonias británicas. España denunciaba que la colonia británica Georgia se asentaba sobre territorio español de La Florida. España denunciaba que los ingleses de Jamaica ilegalmente cortaban el palo de Campeche en Yucatán y apresaban a los indios de esa región y los esclavizaban.

España solicitó que la *South Sea Company* presentase todos los estados de cuentas desde que empezó el asiento y con las precisiones que se acordaron en el Tratado del Asiento, para conocer lo que la compañía adeudaba al Rey de España. También debía presentar certificados de la cantidad que según el Tratado había adelantado al Rey de España, no para entrar en el capital de la compañía como era la intención del Tra-

tado del Asiento, sino como aportación para iniciar el negocio del tráfico de negros. Esta demostración la compañía la tenía todavía mucho más difícil. Además Giraldino les había obligado a contabilizar los derechos a pagar por la introducción de negros al tipo de cambio de los pesos fuertes.

España no había controlado los gastos de la compañía, ni la construcción de la *South Sea House,* ni los sueldos de los directores en Londres. Ni había controlado el resultado comercial del tráfico de esclavos. Ni había controlado el resultado comercial del envío del navío anual, donde el rey aparecía como deudor en tres de los viajes. La compañía le cargaba como pasivo el coste de aprestar los navíos y comprar las mercancías. Los beneficios de los primeros navíos cargados de mercancías tampoco se le habían abonado.

Desde España no se había seguido las modificaciones en el capital de la *South Sea Company.* Después del *crash* bursátil de 1720/1721, la compañía había dejado de recibir, como prometido, anualmente una cantidad del presupuesto para pagar los intereses de la deuda canjeada por acciones. La actividad de la pesca de la ballena que se inició en 1724 también ocasionó perdidas a la compañía. España había mantenido los gastos de administración de esta inmensa maquinaria.

¿Con qué fondo de negocio empezó a trabajar la compañía? ¿Realmente adelantaron el millón de pesos que el rey de España debía aportar si hubiese entrado en el capital de una compañía solamente dedicada al tráfico de negros? Si lo hicieron ¿en que emplearon ese dinero? Desde luego no en montar seis factorías con casas de madera en las Indias, seguramente fueron a financiar la construcción de la magnífica sede de la compañía la *South Sea House,* y a financiar los gastos de explotación de la compañía, y el pago de los intereses de la deuda pública inglesa.

Con este historial y en estas condiciones difícil era llegar a un ajuste neutral de cuentas. Hay cifras en la cuenta bilateral con el rey de España que no podían estar sujetas a controversias, como era la cantidad a ingresar por la entrada de esclavos, puesto que el Tratado especificaba, que tanto si los introducían como si no, tenían que pagar tanto por pieza de indias, y hay gastos documentados como las cantidades que el Rey ordenó pagar a sus embajadores y a otras personas entre ellas el negociador ingles que representaba los intereses de la reina Ana o del ministro inglés Bolingbroke y que al final fue al pasivo del rey de España.

España cuando se había declarado la guerra en 1718 y 1727 se había incautado de las pertenencias de la compañía en las diferentes factorías y había elaborado unos documentados listados del valor de todo lo incautado. Estas cantidades en las negociaciones se las conoce con el nombre de *Represalias*.

A la compañía no le importaba los registros que realizaban los guardacostas españoles a los navíos ingleses que navegaban en las cercanías de las costas españolas del Caribe, que era lo que soliviantaba a los comerciantes británicos. España se oponía a que los ingleses siguiesen cortando palo de Campeche en las posesiones españolas, los ingleses argumentaban que estaban *...entitled by right and custom...*

Los directores de la compañía se dirigieron a Benjamín Keene que además de ser embajador británico en Madrid era al mismo tiempo el agente de la compañía en la corte y le comunicaron que habían estado reunidos con Newscastle y habían decidido que se podía llegar a un acuerdo con su Majestad Católica si se partía de una cuenta de caja donde se reflejasen de una manera general los ingresos y gastos del negocio del asiento. Tener que detallar y documentar las innumerables cuentas que establecía el Tratado del Asiento sería tremendamente monótono e imposible de realizar:

> *...That the account depending with his Catholick Majesty may be adjusted and finally concluded by a cash account of the company's receipts & payments upon the asiento trade in general, without running into the vast numbers of minute accounts required by the Treaty which will be extremely tedious if not impracticable whereas by cash account the several accounts will be soon brought to an adjustment which the company are very desirious...*[300]

Esta era la postura que Keene tenía que exponer y defender en sus conversaciones con Sebastián de la Cuadra.

Keene se dirigió a Sebastián de la Cuadra en los siguientes términos:

300. BL, Newscastle Papers, Add. 32.797

*...La compagnie prend la liberté de proposer la methode d'un compte de caisse par lequel on fera voir d'un coté ce que la compagnie a reellement deboursé, et de l'autre ce que'elle a reçu para contre, et c'est un methode que la compagnie a lieu de croire qui paroitra juste et equitable, d'autant plus que toutes les sommes qui sont entrées et sorties ont été couchées dans les libres par des officiers jurés apres un examen particulier du chaque article...*[301]

Tal y como se lee. Sin facturas que no existieron en su día y que en 1738 no se podían reproducir, quieren llegar a un finiquito, por supuesto favorable a la compañía, sin presentar una cuenta de Pérdidas y Ganancias. Los directores le recomiendan a Keene que no oferte ninguna cantidad, pues si pagan van a pensar que no llevan razón en sus peticiones.

Los directores y el gobierno querían seguir explotando el asiento y pedían que el navío anual fuese cargado de mercancías no inglesas.

Giraldino llegó a un acuerdo con la compañía, que reconocía que tenía una deuda con la corona española de 68.000 libras. También acordaron que las diferencias entre el coste de los navíos apresados por los ingleses y los apresados por los españoles era de 95.000 libras a favor de los ingleses. Giraldino pensaba utilizar el dinero que debía la *South Sea Company* al Rey de España para pagar la cantidad que exigían a España los comerciantes ingleses para no seguir alentando a la Camara de los Comunes y a la prensa para que se declarase la guerra a España. La guerra o la paz parecía que estaba en manos de los directores y de la asamblea de accionistas de la *South Sea Company*.

Pero Giraldino fue desautorizado en sus negociaciones por el Secretario de Despacho de Marina e Indias, Sebastián de la Cuadra. El escrito que le envió Sebastián de la Cuadra es durísimo. Giraldino había conseguido que se reconociese que los derechos de esclavos había que contabilizarlos al tipo de cambio del peso fuerte, y estaba negociando la finalización del contrato del asiento.

301. AGS, Estado leg 6.906... (*...la compañía se toma la libertad de proponer el método de cuenta de caja, con lo que se mostrará por una parte lo que la compañía ha desembolsado, y por otra lo que ha recibido, es un método que la compañía piensa que es justo y equitativo, porque todas las cantidades que han entrado o salido han sido reflejadas en los libros por expertos contables después de analizar cada partida...)*

Sebastián de la Cuadra le ordenó que comunicase a los ingleses que si terminado el plazo del asiento hubiese cantidades pendientes de cobrar por la corona española, la corona se las perdonaría. Se supone que Keene en Madrid le habría convencido, no sabemos con que tipo de argumento. Para Giraldino esto debió de ser un duro golpe.

Robert Walpole se esforzó por mantener la paz. En Madrid el embajador y agente de la compañía Keene negoció un tratado, la Convención del Pardo que se firmó en enero de 1739, para intentar evitar la guerra, la *South Sea Company* pagaría 68.000 libras por todo lo que debía a la corona española y España pagaría 95.000 libras para compensar las represalias contra los navíos ingleses apresados en aguas de las Indias. Las cantidades que había negociado Giraldino en Londres.

Esta Convención no logró evitar la declaración de guerra. Walpole le comunicó a Newcastle en la reunión del gabinete una vez que se declaró la guerra,...*That is your war, enjoy it*[302]. La corona española no volvió a recurrir a Giraldino, que conocía todos los pormenores de la contabilidad de la compañía.

En 1749 cuando se volvió a retomar el tema de la compensación para que los ingleses abandonasen el asiento, las únicas cifras que se tenían eran las de Giraldino.

La guerra iniciada entre España e Inglaterra en octubre de 1739, continuó con la guerra entre las potencias europeas por la sucesión a la Corona austriaca. España permaneció en esta segunda guerra aliada con Francia.

## Tratado de Aquisgrán

En 1746 falleció Felipe V. Las negociaciones de paz se iniciaron por los ministros de Fernando VI. Francia pretendió volver a utilizar el asiento y el navío de registro como moneda de negociación.

En el artículo 10 de los Preliminares de Paz se reconocía que Inglaterra podía seguir gozando del asiento y del navío de registro, sin especificar durante cuanto tiempo podría seguir gozando del monopolio.

302. Blackwell, Basil ,*The Whig Supremacy*. 1962

Estos Preliminares se firmaron el 30 de abril de 1748 por las potencias beligerantes sin que España tuviese conocimiento de su contenido. España había retirado a su plenipotenciario, Melchor de Macanaz que pretendía llegar a una acuerdo con Inglaterra, su sustituto, Jaime Massones de Lima no participó en ninguna negociación y llegó a Aquisgrán cuando ya se habían firmado los Preliminares.

Antes de firmar la paz de Aquisgrán que puso fin a la guerra, España envió a Londres a negociar los preliminares de paz a Ricardo Wall, que viajó de incógnito.[303] Se le había ordenado que los primeros días no se diese a conocer, se hiciese pasar por francés, se alojase en la casa del marqués de Tabuerniga, y frecuentase la Bolsa y los cafés para enterarse que ambiente se respiraba en Londres.

No parece que la elección de Ricardo Wall fuese la más adecuada. Nacido en Francia en 1694 y educado en la corte de Jacobo II en Saint Germain-en-Laye, su padre fue un militar irlandés que siguió a Jacobo II en su destierro. Ricardo Wall fue protegido del duque de Berwick, hijo bastardo de Jacobo II. Había dedicado toda su vida a las armas. Enviar a un jacobita a Londres no parecía la mejor elección.

Las instrucciones que recibió Wall fueron muy vagas, al leerlas hoy en día escandaliza que se enviase a una persona a discutir unos preliminares de paz con esas instrucciones. Se le empezaba explicando que España había descubierto América, por lo que parece Ricardo Wall no tenía la mínima idea de la historia reciente de España. Ni siquiera se le enviaron los textos de los últimos tratados firmados con Inglaterra. Asi empiezan esas instrucciones, dadas en el Buen Retiro el 6 de agosto de 1747:

> *...Como las obligaciones de vuestros empleos militares...os han tenido distante de poder comprender los negocios de estado, y las raices de que ha procedido esta guerra, tengo por conveniente hacer una narrativa aunque sucinta que por orden gradual os lleve al conocimiento de sus causas y motivos...*
> *...Descubrieron los españoles los mares de las Indias y sus tierras cuando prevalecía el sistema que negaba la existencia de uno y otro...*

303. AGS, Estado, legs 6.913, y 6.914

Sobre el asiento de negros se le informa:

*Habra otra grave disputa sobre el asiento de negros y navio de permiso, la que ha de sostener con constancia,por la España, porque son imponderables los daños que de él padece...* Se le informa que el asiento empezó en 1713 por un periodo de 30 años. El periodo había concluido. Los ingleses querían disfrutar de él algunos años mas para compensar los años que había estado interrumpido por las guerras. Se le advierte que en estas guerras los ingleses siempre habían sido *...los agresores y no pueden pretender que su insulto se les deje de imputar...* Si los ingleses habían perdido sus ventas *...mas han perdido aquellos Dominios en la falta de Labores de los negros, con que en nada tiene su pretensión fundamento...*

Le explicaban que el asiento de negros no daba ganancias a la nación inglesa, solo enriquecía a los factores de la compañía *que a su sombra hacen negociaciones propias abusando de su empleo...* Los ingleses sin embargo querían mantenerlo para que el asiento no pasase a otra nación *...de las comerciantes...* Se había pensado en la corte de Madrid no otorgar el monopolio de introducción de negros en la América española a ninguna nación, *...sino en comprarlos a todas señalando un Puerto franco, donde concurran a venderlos, en que doblara las ganancias la nacion Inglesa, respecto de las otras, por la mayor disposición y facilidad que tienen para cogerlos...*

En las instrucciones se le explicaba mal el contenido del asiento de negros, subrayando todos los males que llevaba implícito, contrabando, enriquecimiento de los factores, destrucción del comercio con América, y *peor que todo*, que los factores ingleses introducían *errores y libertades en punto de religión, con discursos y libros de falsa doctrina...* Ni una sola palabra sobre las cuentas del asiento.

Se le dieron instrucciones para que pidiese la restitución de Gibraltar a cambio de una cantidad de dinero.

El marqués de Tabuerniga envió una carta a Carvajal comunicándole que los ingleses recibieron a Wall con recelo porque era irlandés y se había educado en Francia, y preguntándose como habían escogido a tal persona y no a un español. Wall desconocía el funcionamiento de la *South Sea Company* y nunca entró en contacto con ella. Fue una pena que España no volviese a requerir los servicios de Giraldino que tan bien conocía la *South Sea Company* y que tan vigorosamente había defen-

dido los intereses económicos de la Real Hacienda española. Inglaterra mantuvo como negociador a Keene y España no recurrió a Giraldino.

Wall mantuvo una correspondencia continua casi diaria durante su estancia en Londres con el duque de Huescar, (también duque de Berwick y Liria) embajador de España en Paris, le informaba de todas sus reuniones, se nota que era su mentor político, quiere hacerse valer ante él. Refleja Wall en sus cartas una cierta altanería, así informa, en septiembre de 1747, a Huescar de unas reuniones que le han organizado con Newscastle, Pelham y Chesterfield, es decir él con el gobierno británico en pleno *...bagatela para un político como yo...*[304]

A pesar de todo su bagaje político ni Ricardo Wall ni el Duque de Huescar se enteraron que los aliados de España habían negociado con Inglaterra los artículos preliminares del Tratado de Aquisgrán que mantenían el tratado del asiento de negros firmado en Madrid el 26 de marzo de 1713 y el envío del navío anual, por los años que la compañía no había disfrutado de ellos. Quizás Huescar, hombre de Francia, era plenamente consciente. Francia prefería que los ingleses siguiesen disfrutando del asiento y no ceder ella ningún derecho ni territorio. La información que le pasaba Huescar a Wall se la debieron dar los franceses. Le informó que de los 30.000 negros que todos los años se sacaban de África, 20.000 los sacaban los ingleses. Por lo tanto España tendría que recurrir a los ingleses para comprar esclavos aunque los ingleses no disfrutasen del asiento.

Carvajal había nombrado plenipotenciario a Melchor de Macanaz, a quien la corte mantenía fuera de España desde hacía más de veinte años, en una especie de exilio político. No parece que fuese la persona idónea por su desconexión de la política española. Carvajal le retiró de las negociaciones por intentar llegar a un acuerdo con lord Sandwich, el plenipotenciario inglés. Se le ordenó volver a España y se le encarceló, estuvo diez años encarcelado en La Coruña, sin ningún juicio, salió de la cárcel para morir. En esta correspondencia Wall, critica duramente a Macanaz.[305]

El nuevo plenipotenciario español en Aquisgrán (Aix la Chapelle) Jaime Massones, llegó a tiempo para impedir que Francia negociase

---

304. AHN, Estado, leg 4264[1]

305. Martin Gaite, Carmen, *El Proceso de Macanaz* 1970

con los ingleses los términos de la reanudación del asiento de negros. Jaime Massones informaba puntualmente a Wall de las negociaciones.

El plenipotenciario francés San Severino, le propuso a Sandwich que enviase un ministro inglés a París para negociar la cuestión del asiento con España en Versalles. Escribe Massones a Wall *...no me parece que pueda convenirnos que en Paris se trate esta contienda porque sería sacarlo del Purgatorio y llevarlo al Infierno...*[306]

Los franceses habían negociado con los ingleses que podrían continuar con el asiento de negros por un periodo de siete años. Massones negoció que el periodo fuese de cuatro años en lugar de los siete que habían propuesto los franceses y que Inglaterra enviase un ministro a Madrid para acordar la compensación económica por renunciar a esos cuatro años. Su argumento se basaba en el hecho que el asiento *...no interesa a la Nacion sino a una Compañía de Inglaterra...* Le informó y casi le ordenó Massones a Wall *...VS este a la vista para avisarme lo que hubiere sobre esto, pero no dé VS paso ninguno porque como le tienen a VS por frances desconfiaran de la sinceridad con que yo les he hecho entender que quiero hacer este ajuste sin participación de Francia...*[307]

Massones buen negociador, desconocía sin embargo la historia de los litigios sobre el no pago por parte de la compañía de sus deudas a la Real Hacienda española. Nadie le había informado, ¿tan costoso hubiese sido enviarle los informes de Giraldino? Creo yo que ni siquiera se había leído el texto del asiento de negros firmado con Inglaterra en 1713.

Massones informó a Wall en junio de 1748 *...La sustancia de toda la negociación y lo que yo aquí he tratado con Sandwich se reduce a que el Rey pagara a la compañía de Inglaterra la suma correspondiente a las ganancias liquidas que la dicha Compañía podia tener en 4 años de goce y que si los Comisarios nombrados de una y otra parte no se convienen sobre la referida suma gozara la Compañía libremente de los referidos cuatro años de asiento y navío...*[308] Los franceses habían

306. AHN, Estado, leg 4264[2]

307. idem

308. idem

manejado con los ingleses la cifra de 1.750.000 libras por ceder el asiento si el periodo considerado era de siete años.

Desconocía Massones como era la compañía. Nunca la menciona como la *South Sea Company*. Habla del interés del gobierno británico por defender los intereses de la compañía *...por satisfacer la codicia de cuatro comerciantes interesados en el asiento de negros y navío de permiso...* Más que cuatro comerciantes la *South Sea Company* tenía más de 600 accionistas, muchos de ellos miembros del Parlamento.

Wall por su parte en su correspondencia menciona a la Compañía del Mar del Sur, pero como si no tuviese que ver con el asiento de negros, comenta a Huescar cuando se están negociando los Preliminares para la paz *...Me extrañó ahora la prompta subida de los fondos (*acciones*) y con particularidad de la Compañía del Mar del Sur cuyas acciones no se vendían a mas de 90, y mucho tiempo sin comprador,...han subido a 109...*

No se comprende como se extraña de la subida del precio de las acciones, si se había incluido en los Preliminares del Tratado que la compañía podía reanudar el tráfico de negros por los años que había estado interrumpido y el envío del navío de permiso por todos los años que no lo había enviado.

El Tratado de Aquisgrán de 1748 que puso fin a la guerra entre España e Inglaterra acordó en su artículo 16 que Gran Bretaña gozaría del asiento de negros y navío anual cuatro años más por haber estado interrumpido el tráfico durante el conflicto. Las acciones de la compañía volvieron a subir en la Bolsa de Londres.

En junio de 1748 ministros de ambas coronas firmaron un acuerdo que preveía *...que se reglaría por una negociación particular de ministros nombrados a este efecto por una y otra Majestad, un equivalente, que la España diese en consideración del no goce de los años del dicho Asiento de Negros, y Navío Anual, acordados a la Gran Bretaña por el decimo articulo de los Preliminares firmados en Aquisgran en 30 de Abril de 1748...*[309]

No todos los ingleses eran partidarios de la continuación del asiento de negros. Había quien pensaba que había sido desastroso para los intereses comerciales de Inglaterra y sus colonias.

309. AHN, Estado, leg 2954

En agosto de 1747, un accionista de la compañía le envió una carta al duque de Bedford donde le exponía los efectos nocivos que había tenido el contrato del asiento. Dos tercios de la carga del navío de registro habían consistido en mercancías francesas. El navío de registro había servido para aumentar las exportaciones francesas a la América española. Se había disminuido las exportaciones inglesas a Cádiz, estas mercancías inglesas llegadas a Cádiz viajaban en las Flotas hasta las Indias *...je serai assez hardi pour dire que nos exportations pour Espagne depuis que la Compagnie du Sud jouit du privilege d'un Commerce exclusif aux Indes Occidentales Espagnoles sont diminuées de plus d'une moitié...* [310].

Continua nuestro accionista explicando como la producción de las colonias inglesas sobre todo *celles à sucre* provenía del trabajo de los negros. Si se privaba a los dueños de las plantaciones americanas de esclavos o se hacía subir el precio de estos se perjudicaba a los intereses británicos. El modo de comprar esclavos de la *South Sea Company* en las costas de Guinea había hecho subir los precios de compra perjudicando al comprador británico de las colonias. Pero esto no había sido todo. La manera de comprar esclavos de los agentes de la compañía en Jamaica y Barbados también había perjudicado a los dueños de las plantaciones británicas. En los mercados de esclavos de las colonias británicas los lotes de esclavos que se vendían contenían un poco de todo, sanos, enfermos, fuertes, débiles, viejos, jóvenes y los compradores compartían las características de los esclavos que llegaban al mercado:

> *Dans le negoce d'esclaves, comme dans les autres, il y a de la varieté, le vieux et le jeune, le sain et le malade, le fort et le faible sont tous amenés pêle mêle au marché et vendus en lots convenablements assortis . C'etait l'usage ordinaire de vendre les esclaves à nos Colonies avant que le traité d'Assiento eut lieu, c'etait le plus preferable, parce qu'il etait plus equitable*

310. AGS, Estado leg. 6913, *Traduction d'une brochure angloise qui a pour titre, Consideratios sur les avantages de l'abandon a espagne des termes a expirer du Contra d'Assient pour un equivalent (...me aventuro a afirmar que nuestras exportaciones a España desde que la Compañía del Sur goza del privilegio de un comercio exclusivo con las Indias Occidentales españolas han disminuido en un 50%...)*

*que les Acheteurs en general partageassent egalement les esclaves amenés au marché...*[311]

Para nuestro accionista los agentes de la *South Sea Company* que se instalaron en las islas del Caribe británicas que producían azúcar pusieron fin a esta buena práctica de compra. Tan pronto como llegaba a puerto un navío procedente de Guinea, el agente de la compañía compraba todos los esclavos jóvenes, fuertes y altos a un elevado precio y los embarcaba para las factorías de la compañía. Los peores se quedaban en las islas británicas. Esta explicación del accionista contrasta con lo que sabemos, que los factores de la compañía se quejaban del mal estado y mala calidad de los esclavos que llegaban de Jamaica. Nuestro accionista explica al duque de Bedford como el cultivo de azúcar disminuyó en las colonias británicas sobre todo en Barbados, por el alto precio que alcanzaron los esclavos y por su mala calidad. Esta tendencia se invirtió y la producción de azúcar volvió a crecer durante los largos años de la última guerra con España en los que el asiento estuvo interrumpido.

En julio de 1748 el gobierno inglés envió a Bejamin Keene a Madrid para negociar la cantidad que debía abonar España a Inglaterra para que abandonase el asiento y navío de registro. España no incorporó a las negociaciones a Tomas Giraldino como hubiese sido lógico, estando negociando en Madrid Keene que conocía perfectamente toda la historia de las relaciones de la compañía con la corona española.

Ricardo Wall permaneció en Londres durante 1749 y 1750 actuando como embajador. Los ministros británicos le preguntaron si tenía instrucciones para discutir en que condiciones la *South Sea Company* debía ceder el asiento y el navío anual. Ricardo Wall les informó que no tenía instrucciones y que se debía negociar en Madrid. Pelham informó a Wall que desconocía *los creditos* que la Compañía del Sur pretendía contra la Corona de España.

311. AGS, Estado, leg 6913 (... *En el negocio de esclavos, como en todos los negocios, existe variedad, viejos, jóvenes, sanos, enfermos, fuertes, débiles, todos son llevados al mercado y vendidos en lotes que contienen un poco de todo. Esta era la manera como se vendían los esclavos en nuestras Colonias antes de que se firmase el Tratado del Asiento. Era lo más conveniente, porque era mas justo que los compradores compartiesen de igual manera las características de los esclavos que se llevaban al mercado...).*

Newcastle informó a Wall, en octubre de 1749 que la Compañía iba a pedir a España 800.000 libras esterlinas. Bedford le informó que solo 500.000 libras esterlinas.

En noviembre de 1749 Newscastle y Bedford informan a Wall, que la Compañía *interesaba a muchos particulares* que clamarían contra una disposición por la que sus intereses se viesen perjudicados, Wall informa a Madrid que *...la Compañía del Sud...es aquí muy poderosa...*

El 4 de diciembre de 1749 Carvajal desde Madrid le envía a Wall las cuentas que había enviado la compañía, con la petición de la cantidad que reclamaba para ceder el asiento y el navío de permiso.

El ministro español Carvajal por primera vez en tantos años al negociar la cantidad final que debería pagar España y ver el estado de cuentas entregado por los ingleses en donde aparecía como pasivo la cantidad que habían adelantado al rey de España como fondo para empezar la actividad del tráfico les subraya *...wether the capital employed was real or imaginary or wether it was adequate to, or exceding the end it was designed for... the said account bearing strong marks of suspicion that the capital was grater than the establishment required...* Considera *mostruous excesive* el capital con sus intereses que la compañía comunica haber adelantado al rey de España *...which make near 12 millions pieces of eight sufficient stock for a more considerable commerce.*[312]

Wall se entrevistó y se mantuvo en contacto con los dos secretarios de estado, los duques de Newscastle y de Bedford.

Wall informó a Carvajal que veía mas dispuesto para llegar a un acuerdo a Newscastle que a Bedford.

En estas conversaciones en las que Wall no tiene ningún poder de negociación sorprende que le comente a Carvajal en carta de 22 de enero de 1750 *...Díjome Newscastle que esperaban con impaciencia la vuelta del correo de Mr. Keen para ver que ofreciamos nosotros...* Añade *...creo que si encontraran medio de tapar la boca a la compañía de alguna manera aunque no fuera en manifiesta utilidad suya, ni detrimento nuestro tomaría luego su partido. Pero entretanto me parece cada vez mas sabia la resistencia de VE... pues el deseo que tienen de*

312. BL, Newscastle Papers, Add. 32.819.(*...tanto si el capital de la compañía fue real o imaginario, y tanto si fue adecuado o excedía para el fin para el que la compañía fue creada...las cuentas presentadas hacen sospechar que el capital fue superior a lo requería la empresa..)*

*concluir puede ser que se rindan a pasar por la anulación de dicho credito...*[313]

La mayoría de los accionistas de la *South Sea Company* eran *whigs*, ni Newscastle ni Bedford querían tener conflictos en el Parlamento con su propio partido. Cuando en septiembre de 1750 se esta barajando la cifra de 100.000 libras de compensación, Wall informa a Carvajal que Newscatle le ha comentado que *...ni él ni el otro se atreverian a vender los derechos de la Nación inglesa por 100.000 libras...*[314]

A la compañía no le interesaba nada la continuación del asiento, si se tiene en cuenta el coste que les supondría abrir de nuevo las factorías, contratar de nuevo a los encargados, enviarlos, solo por cuatro años, iniciar los trámites para la compra de los negros, pagar los derechos por los negros introducidos y entregar al monarca español el 25% de los beneficios del navío anual.

Desde la división del capital de la *South Sea Company* en 1723, y la creación del fondo *South Sea Annuities,* la compañía había ido reduciendo su capital mercantil. En 1748 cuando se empieza a negociar la cesión del asiento, el capital mercantil de la compañía era de 3.662.784 libras.

## Cuentas finales

La compañía no había presentado nunca a España las cuentas del asiento cada cinco años, tal y como se exigía en el Tratado de 1713.

En 1731 la asamblea general de accionistas pidió un estado de la cuenta de Pérdidas y Ganancias para el periodo 1721-1731. Los directores confesaron que en los primeros años había existido un gran desorden contable. Informaron que los ingresos habían sido de 7.381.848 libras esterlinas, y los pagos de 7.151.751 libras esterlinas.

En 1734 el Parlamento inglés había solicitado a la compañía la cuenta de resultados de su actividad en el tráfico de negros a la América española, y esta entregó unas cuentas donde se mostraba que la actividad había tenido unas débiles ganancias para la compañía.

313. AHN, Estado, leg. 4263[1]

314. idem

Cuando se esta negociando las cantidades finales para abandonar el asiento, Inglaterra presenta a la Corte de Madrid para justificar su demanda una cuenta titulada *Asiento Trade General Account from the Commencement to 1 November 1739*, que venía a ser una cuenta de caja desde 1714 a 1739, a dos columnas en la parte izquierda las partidas que reflejaban los Gastos del Asiento abonados por la compañía y en la parte derecha los Ingresos y Deudores del Asiento, donde el único deudor identificado que aparece es el rey de España.[315]

Como Gastos pagados, *To Cash advanced and paid theron*, aparecían en primer lugar unos gastos por periodos desde el inicio de sus actividades en mayo de 1714 hasta el 31 de octubre de 1739, que debían de corresponder a los gastos de explotación, no se especifica si de la actividad del asiento o de todas las actividades de la compañía, por valor total de 1.928.320 libras, sin ninguna explicación por conceptos.

A continuación se cuantificaban los gastos de armar los navíos que viajaron a Cartagena y Veracruz, *To the Undermentioned voyages by the licence and Annual Ships for such parts of the several Cargoes as have been applied to the service of the Assiento Trade*... 761.178 libras. Añadían a continuación los gastos de alquilar las dependencias de la *South Sea House*, y los sueldos de los empleados, independientes de los gastos de explotación del asiento, desde mayo de 1714 hasta el 30 de abril de 1739 ...*To Charge of House Rent, Clerks Salarys occasioned by the Trade*... por 119.583 libras.

Como tono conciliador se añadía en esta partida que no se cargaban los gastos de la sede de Londres de mayo a octubre de 1739, todo un detalle. Finalmente los pagos por los derechos de introducir los negros en América ...*To the King of Spain for the amount of the Negro Dutys as credited in the Companys Books*... que hubiesen montado a 586.266 pero solo se cargan en esta cuenta 123.562 libras. En total unos Pagos realizados por valor de 2.932.644 libras.

Para compensar e igualar con la cuenta de ingresos y deudores se contabilizaba la deuda que tenía el rey de España en la actividad del asiento por 113.795 libras y la que tenía la *South Sea Company* por 341.386 libras:

315. BL, Mss. Newscastle Papers, Add. 32.819

*To the King of Spain for ¼ of the Ballance...113.795*
*To the Companys...3/4 Ditto 341.386*

En el columna de los Ingresos recibidos, aparecía en primer lugar unas partidas de ingresos recibidos por periodos desde mayo de 1714 al 31 de octubre de 1739 *...By Cash received on this Account...* por un total de 1.706.202 libras, que deberían corresponder a los ingresos de explotación, obtenidos por la venta de los negros, mas los ingresos obtenidos por la venta de las mercancías en Indias, sin ninguna explicación por diferentes conceptos.

A continuación incluían una partida de deudas de la sede de Londres, y de las factorías de Barbados y Jamaica, *by Debts and Effects at Home, Barbados & Jamaica...*por 145.754 libras. La mayor cantidad correspondía a la sede de Londres 114.012 libras. Se añadía a esta partida *In case of any Losses on the Above Debts the King of Spain is to be debited for a Quarter part*. ¿Qué deudas eran éstas?

Por pagos efectuados al asiento francés 108.299 libras, aunque en la cuenta cargan solo la tercera parte de esta cantidad, 24.367 libras. Por deudas que se deberían haber abonado a la Compañía en las diferentes factorías, 90.494 libras, aunque solo cargan la tercera parte de esta cantidad.

Lo más importante en esta columna son las cantidades que se consignan por los efectos, ya fuese plata o esclavos aprehendidos por España en las tres ocasiones en las que se declaró la guerra a Inglaterra, en 1718, 1727 y 1739, cantidades exorbitantes que subían a 4.333.146 libras. Que no correspondía a lo anotado por las autoridades españolas y que habían entregado en su momento a las autoridades inglesas.

A la cuenta del asiento solo se cargaba la tercera parte de esta cantidad como deuda del rey de España con la compañía. Se cargaba también una cantidad de 612.624 libras como deuda del rey de España con la compañía en concepto de intereses por lo aprehendido y no pagado por las autoridades españolas durante la primera y la segunda represalia, a un tipo de interés del 8% hasta el 31 de octubre de 1739. Cargaban un tipo de interés del 8% cuando la deuda inglesa desde mediados de la década de 1720 tenía un tipo de interés del 4%.

Si el valor de lo aprehendido en las factorías en tres momentos puntuales de la vida del asiento era la cantidad que esgrimían los ingleses, habría que preguntarse por qué los ingresos de explotación de los años que duró el asiento fueron solo de 1.706.202 libras.

El gobierno británico presentó además otra cuenta a la corte de Madrid, *The King of Spain General Account with the South Sea Company.*

Si todas las cantidades que se contemplan en el Tratado del Asiento venían expresadas en pesos o reales de a ocho, la cuenta que se presenta a la corte española para saldar las posiciones entre la compañía del asiento y la corona española viene expresada en libras esterlinas, y no aparece ninguna anotación sobre que tipo de cambio se ha utilizado.

Pero en esta ocasión para todo lo adelantado al rey de España se utiliza el cambio del peso fuerte que aumenta la cantidad a pagar en libras.

En esta otra cuenta aparecen las deudas que el rey tenía con la compañía y la compañía con el rey.

En esta cuenta aparecen como adelanto al rey de España la cuarta parte de los fondos que fueron necesarios para poner en marcha el asiento, 55.529 libras, aproximadamente en reales de a ocho 250.000, al cambio de peso fuerte un real de a ocho 54 peniques. Los intereses al 8% de haber adelantado esta cantidad subían a 46.687 libras. Cargaban una cantidad de 459.468 de intereses por todos los gastos incurridos según su contabilidad asignados al rey de España, a un interés del 8%, desde que se produjeron esos gastos.

Por parte inglesa estaba negociando Keene por parte española nadie que conociese la historia de la compañía

Si en los asientos de negros firmados en el siglo XVII estaba muy claro para ambas partes las obligaciones contraídas esto no parece que ocurriese en el contrato firmado con Inglaterra. Los ministros del Consejo de Indias que en su día, en 1713, expresaron su opinión que no se debía de entrar en el capital de la compañía que se hiciese cargo del asiento de negros no fueron escuchados. En 1750 se materializaron las consecuencias que previeron los expertos.

Tal y como se constituyó la compañía la corona española no entró en su capital. Los ingleses interpretaron la cláusula de participación en el capital como la obligación por parte de España de aportar unos fondos para poner en marcha el tráfico de negros. Fondos que teóricamente fueron adelantados por la compañía como un préstamo a la Corona española, préstamo sujeto al pago de unos intereses del 8%.

La *South Sea Company* no cumplió con la obligación de presentar sus cuentas cada cinco años...*Que los dichos Asentistas han de dar la quenta de los utiles y ganancias que hubiere después que hayan cumplido los*

*primeros cinco años de este Asiento, con relaciones juradas y legitimos instrumentos de los precios de compra, sustento, transporte y venta de los negros, y de todos los demas gastos que hubieren causado, como de la forma de lo que hubiere procedido de la venta de ellos en todos los puertos y partes de la America pertenencientes a su Majestad Católica...*[316] Y a partir de entonces deberían rendir cuentas cada cinco años.

El Tratado del Asiento suponía que los ingresos producidos por la venta de los esclavos en América en los primeros cinco años iba a permitir devolver la cantidad que se había adelantado al rey para su participación en el capital mas los intereses del 8%.

El pago de un arancel por cada negro introducido de *33 pesos escudos de plata y un tercio de otro* tenía lógica cuando el rey de España no participaba en el 25 % de los costes del asiento.

No pensaban los ministros españoles, que recomendaron en 1713 que el rey participase en los beneficios generados por la venta de las mercancías del navío que anualmente podría enviar la compañía del asiento, que la compañía iba a cargar al rey la cuarta parte del coste de armar los navíos y de la compra de las mercancías que transportaban.

Como España no pudo controlar las cuentas de este navío anual hasta que Giraldino controló las cuentas del último navío, el *Royal Caroline*, en 1732, esta actividad fue según la contabilidad oficial ruinosa para la corona española.

La participación en los beneficios del navío anual de 500 toneladas, que se autorizó a enviar a los ingleses que los negociadores españoles pensaron que podía ser un buen negocio para la corona, se convirtió en una actividad que generó unos gastos de 242.051 libras y unos ingresos de 68.066 libras.

Por una Convención bilateral firmada en Madrid el 5 de octubre de 1750[317] su Majestad Británica cedió a su Majestad Católica su derecho al goce del asiento de negros, y del navío anual durante los cuatro años estipulados en el artículo 16 de Aquisgrán. Negociaron los términos de esta convención que ponía fin al asiento inglés, por parte española José de Carvajal y Lancaster y por parte británica Benjamín Keene que era el embajador británico en la corte de Madrid.

316. Articulo 30 del Asiento.

317. AHN, Estado, leg. 2954

Para recuperar el asiento Fernando VI se comprometía a pagar a Inglaterra cien mil libras esterlinas. Esta cantidad extinguiría toda demanda de la compañía del asiento. El capital mercantil de la compañía pasó a engrosar el fondo para el pago de los intereses de la deuda pública retirada del mercado desde 1713 hasta 1720, el mismo destino debieron tener las 100.000 libras pagadas por España a Inglaterra.

El Asiento de Negros con las Indias, el monopolio de llevar esclavos negros a la América española lo había conseguido Inglaterra en un Tratado de paz, el Tratado de Utrecht, y la extinción de este monopolio también se pactó en otra Convención internacional. Fernando VI se comprometía a no realizar ninguna demanda sobre incumplimiento de los términos del asiento.

Los británicos consiguieron también que se les mantuviese los derechos arancelarios que obtuvieron en 1667, durante el reinado de Carlos II, y que negociaron con Eminente, financiero que arrendaba las aduanas de Cádiz. Seguirían pagando un arancel a la importación de sus mercancías del 2%.

España no realizó ninguna petición a Inglaterra.

En el legajo donde se guarda esta Convención entre España e Inglaterra, haciendo referencia a esta rebaja arancelaria que España concede a Inglaterra, se encuentre una nota sin fechar ni firmar *...Tratado entre España e Inglaterra, 1750, extinguiendo el asiento de negros y dando el ultimo golpe mortal al Comercio, industria y libertad mercantil de la Nación, principalmente por medio del articulo VII. No se advierte clausula prohibitiva de asiento o convenio de negros con otra nación. Una idea fiel de la anatomia de la política de Carvajal...*[318]

En 1814, algo mas de cincuenta años mas tarde, Inglaterra va a obligar a España a firmar un tratado por el que *Su Majestad Catolica promete prohibir a sus subditos que se ocupen en el comercio de esclavos cuando sea con el objeto de proveer de ellos a las islas y posesiones que no sean pertenecientes a España...* Que lejos quedaban los tiempos en que Inglaterra cobraba por ceder el monopolio del tráfico de esclavos a las Indias. Tres años mas tarde en septiembre de 1817, Inglaterra obliga firmar un tratado a España por el que *Su Majestad Católica se obliga a que el tráfico de esclavos quede abolido en todos los dominios de*

318. AHN, Estado leg 3366[1]

*España el treinta de Mayo de 1820 y que desde esta época en adelante no sera lícito a ningun vasallo de la corona de España el comprar esclavos o continuar el tráfico de esclavos en parte alguna de la costa de Africa bajo ningun pretexto ni de ninguna manera que sea...*[319]

Lo dicho anteriormente que lejos quedaban las intenciones de los ministros de la corona británica cuando ya en la segunda mitad del siglo XVIII, sus deseos eran que todos los negros que fuesen llevados y vendidos en las Indias españolas debían de ser llevados y vendidos por comerciantes ingleses. Dichas prohibiciones no se debieron de cumplir dado el número de esclavos que entraron en Cuba y Puerto Rico durante el siglo XIX.

La *South Sea Company* llevó una plácida existencia hasta 1855 ocupándose solo de pagar los intereses de la deuda. En 1855, con Gladstone en el poder, sus acciones fueron compradas por el Tesoro por cada 100 libras de *stock* se pagaron 119 libras y 3 chelines.

El valor de la deuda pública inglesa en 1855 era de 500 millones de libras esterlinas.

319. *Tratado entre SM el Rey de España y de las Indias, y SM el Rey de la Gran bretaña e Irlanda para la abolición del trafcio de negros, concluido y firmado en Madrid en 23 de septiembre de 1817.* Habana. Imprenta del Gobierno y Capitania General . 1856

# CAPÍTULO XII
## LIBERALIZACIÓN DEL COMERCIO DE NEGROS CON LAS COLONIAS DE AMÉRICA

### FIN DEL MONOPOLIO COMERCIAL DEL PUERTO DE CÁDIZ

Cuando finalizó el asiento de la *South Sea Company* España siguió necesitando mano de obra esclava negra para América. Se concedieron concesiones limitadas para su introducción. Durante los años que España e Inglaterra habían estado en guerra, se había encargado de la introducción de los esclavos en las Indias, la *Compañía Guipuzcoana de Caracas* y la *Compañía de la Habana*. La Corona española tenía participación en el capital de estas dos compañías.

La *Compañía de la Habana* se había creado en 1740 para explotar el asiento de tabaco cubano y explotar sus astilleros. Durante la guerra con Inglaterra de 1740 a 1749 se le había concedido el privilegio de introducir negros en Cuba, los compraba a intermediarios ingleses y los revendía a los propietarios de ingenios y explotaciones de tabaco. Esta actividad de intermediación fue beneficiosa para la compañía.[320]

---

320. Gárate Ojanguren, Monserrat, *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de la Habana* 1993.

En 1762 se declaró de nuevo la guerra a Inglaterra. Inglaterra tomó La Habana e introdujo esclavos negros, los propietarios de las plantaciones de azúcar de Cuba vieron como aumentó la producción de sus plantaciones. Al finalizar la guerra solicitaron libertad para importar negros.

En 1765 se le concedió el asiento para introducir negros en las Indias a una compañía española con sede en Cádiz, la *Compañía Gaditana de Negros*. El monopolio fue por 10 años y debían de introducir 3.500 piezas de indias cada año. El derecho a pagar por pieza era de 40 pesos. Los principales accionistas eran de origen vasco navarro, Uriarte, Aguirre, y Aristegui.[321] A la compañía no le fueron bien las cosas.

Por Real Cédula de 16 de octubre de 1765, se había roto el monopolio comercial de la ciudad de Cádiz para el tráfico con las Indias. Otros puertos de la península fueron habilitados para realizar el comercio con las islas de Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Margarita y Trinidad. Los puertos habilitados para comerciar con estas islas fueron, Sevilla y Cádiz por Andalucía, Málaga por el reino de Granada, Alicante y Cartagena por Valencia y Murcia, Barcelona por Cataluña y Aragón, Santander por Castilla, La Coruña por Galicia y Gijón por Asturias.[322] Se abolía el derecho de palmeo establecido en 1720, el derecho de toneladas y otros aranceles a los que estaban sujetas las mercancías que se enviaban a las Indias. Se establecía un único arancel del 6% del valor de las mercancías españolas que se enviaban de la península a estas islas. Se establecía el mismo arancel del 6% para los productos que de estas islas se enviaban a la península.

En 1774 se permitió la navegación de cabotaje por la costa del Pacífico.[323] El 2 de febrero de 1778 se amplió la concesión para poder navegar desde los puertos españoles a Buenos Aires, y a los Reinos de Chile

321. Torres Ramira, Bibiano, *La Compañía Gaditana de Negros*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. 1973

322. *Instrucción de lo que se ha de practicar para que tenga su entero cumplimiento mi Real Intención, en la libertad de comercio que por decreto de esta fecha, concedo a mis vasallos, para que puedan hacerle a la isla de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita,y Trinidad, sin necesidad de recurrir a mi Real Permiso. San Lorenzo 16 de octubre de 1765*. BN,VC/4/34

323. *Real Cedula de SM en forma de bando para que en los Quatro Reynos del Perú, Mexico, Nuevo Reyno de Granada y Guatemala, se alce la prohibición del comercio recíproco por el Mar del Sur. Año 1774*. BN VE/1463/3

y Perú. ¡Por fin se podía navegar directamente desde la península a las costas del Pacífico! Ese tráfico que había dado tantos beneficios a los franceses a comienzos del siglo.

El 12 de octubre de 1778 se aprobó el nuevo Reglamento y Aranceles para el comercio libre entre España y las Indias.[324] Con estas palabras lo justificaba Carlos III:

> *Como desde mi exaltación al Trono de España fue siempre el primer objeto de mis atenciones y cuidados la felicidad de mis amados Vasallos de estos Reynos y los de Indias, he ido dispensando a unos y otros, las muchas gracias y beneficios que deben perpetuarse en su memoria y reconocimiento. Y considerando Yo, que solo un Comercio libre y protegido entre Españoles Europeos y Americanos puede restablecer en mis dominios la Agricultura, la Industria y la Población...*

Se ampliaba la lista de puertos a los que se podía navegar directamente desde la península:

> *...En los dominios de América he señalado igualmente, como Puertos de destino para las embarcaciones de este Comercio, los de San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, y Monte-Christi en la Isla Española; Santiago de Cuba, Trinidad, Batabanó, y La Habana en la Isla de Cuba; los dos de Margarita, y Trinidad; Campeche en la Provincia de Yucatán; el Golfo de Santo Tomas de Castilla y el Puerto de Omoa en el Reyno de Goatemala; Cartagena, Santa Marta, Rio de la Hacha, Portovelo, y Chagre en el de Santa Fe y Tierra Firme; Montevideo y Buenos Ayres en el Rio de la Plata; Valparaíso, y la Concepción en el reyno de Chile; y los de Arica, Callao, y Guayaquil en el Reyno del Perú y Costas de la Mar del Sur.*

Los puertos de Cumaná, Guayana y Maracaibo en Venezuela no estaban comprendidos en esta lista, por estar concedidos a la *Compa-*

---

324. BN, 3/47490 *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*

*ñía Guipuzcoana de Caracas*, que realizaba el tráfico directo desde el puerto de Pasajes. La *Compañía Guipuzcoana de Caracas* tenía el monopolio de la comercialización del cacao producido en Venezuela, y también entró en el tráfico de negros a Venezuela.

A los puertos de la península que podían comerciar con América se añadieron Los Alfaques de Tolosa, Palma de Mallorca y Santa Cruz de Tenerife. Se establecían los aranceles para este tráfico con las Indias. Este Reglamento fue editado en una edición de lujo. No se encuentra en él ninguna mención al tráfico de negros.

## Liberalización del comercio de negros

A la liberalización del comercio de negros con las Indias se llegó tras unos años durante los cuales los propietarios de haciendas e ingenios en Cuba solicitaron poder importar directamente negros.

En 1784 el marqués del Real Socorro que tenía tres ingenios, solicitó importar 2.000 negros, *por la escasez general que hay de estos individuos y los crecidos precios a los que se venden*... El marques del Real Socorro utiliza cuando se refiere a los negros que quiere importar unas palabras que hasta ahora no habíamos oído, los llama, *individuos, operarios y sirvientes*. Los necesita para el fomento de la agricultura, es decir para sus plantaciones de azúcar, algodón y tabaco. Se le dio autorización para importar solo1.000 negros pagando un arancel del 6% de su valor. También debía de pagar un 6% por los frutos que extrajere para su compra. Compró los negros en la isla danesa de Saint Thomas.

En abril de 1785 Josefa Montalvo y la marquesa de Cárdenas solicitaron importar 1.000 negros cada una, el conde de Buena Vista realizó otra petición. Todas estas peticiones iban dirigidas a José Galvez, Secretario de Despacho de Indias.

En 1786 se revocaron todos los permisos que se habían otorgado a los particulares en la isla de Cuba, para la importación de negros y se firmó un contrato con una casa inglesa de Liverpool, Backer and Dawson, para llevar negros a Cuba y venderlos a 155 pesos, con la restricción que no los podían comprar intermediarios solo propietarios de haciendas, *el animo y la voluntad del Rey son la de beneficiar*

*con igualdad inalterable a todos los vasallos de esa isla libertandolos de los graves perjuicios que hasta ahora han sufrido en la compra de negros a precios exorbitantes...*[325]

En agosto de 1787, las autoridades de la isla de Cuba confeccionaron un listado en el que aparecían todas las haciendas con el número de esclavos solicitados. Entre todas las haciendas habían solicitado en total, 1979 esclavos, y se les suministraron para repartir sólo190. En el reparto, el que había salido mas favorecido era el Dean de la Catedral de la Habana y su familia. En otro listado aparecen las 42 haciendas de la isla, con el número de esclavos que tenían y el número de esclavos que declaraban necesitar. La hacienda con mas esclavos, era la de la familia Ferrer, tenía 43 esclavos. En conjunto entre todas las haciendas poseían 899 esclavos y necesitaban 1.347 más.[326]

No funcionó el contrato con Baker and Dawson.

El infante Duque de Parma propuso abastecer de esclavos a Cuba y Puerto Rico.

Ventura Fuster, catalán, cabeza de una de las principales casas de negocio con América y que aducía como mérito haber estudiado en la universidad de Cervera (la que había creado Felipe V) presentó en diciembre de 1787 un proyecto de una Real Compañía para abastecer de negros América siguiendo el modelo del asiento inglés y francés. El rey proporcionaría 3 fragatas para el transporte, por las que se le pagaría 5.000 pesos por viaje. El comercio sería directo entre África y América. Venderían los negros a 200 pesos y pagarían el 8% de derechos de introducción. Calcula Fuster que el coste de compra sería de 50 pesos. El capital de la compañía sería de 1 millón de pesos y el valor de las acciones de 5.000 pesos.

Al final la presión de los hacendados cubanos prevaleció y se les concedió la libertad de importar negros. Había una urgente necesidad de mano de obra y este *gravísimo asunto*, la falta de mano de obra, fue el causante de la liberalización del tráfico de negros. Pero las condiciones de Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y la provincia de Caracas donde existían plantaciones no eran las mismas que las del resto de la América española, donde había abundancia de mano de obra indígena.

---

325. AGI, Indiferente General, leg, 2821

326. AGI, Indiferente General, leg, 2821

En agosto de 1785, el Virrey de Buenos Aires, marqués de Loreto, en un informe a José Galvez le comentaba que la necesidad de esclavos negros en su Virreinato *no es tanta ni tan urgente...el grito y el clamor por los esclavos no es tanto del estado, como de los negociadores, estimulados, no tanto de la utilidad que les produce este efecto, como de las demas a que a su sombra se producen...*

Repite el marqués de Loreto, *no es tanta ni urgente la necesidad de esclavos...sentado que para las minas no sirven, porque su complexión no resiste,...en los ingenios se surten con naturales...no sería conveniente que abundasen tanto los negros que ya es un color que excede y pudieran alguna vez perjudicar su muchedumbre...*[327]

Reconocía Loreto que los españoles se habían acostumbrado a tenerlos de sirvientes.

A pesar de sus opiniones, en abril de 1786 se le comunicó desde Madrid, como también se comunicó al Virrey del Perú, que revocasen todas las licencias que hubiesen otorgado a particulares para la introducción de esclavos negros. La *Compañía de Filipinas* sería la encargada de la introducción de los esclavos negros en los Virreinatos de Buenos Aires y del Perú, llevándolos desde el Brasil.

Las condiciones cambian radicalmente con la liberalización del tráfico. Cuando se concedía un contrato de asiento, es decir un monopolio por un plazo determinado, se le exigía a la compañía un adelanto de dinero, un préstamo a la Corona, la compañía se comprometía a entregar un número determinado de negros y de pagar además un arancel por la entrada de cada negro.

El 28 de febrero de 1789, Carlos III decidió liberalizar el comercio de negros con América. Por Real Cédula[328] se liberalizó la introducción de negros en las islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y en la provincia de Caracas, por el tiempo de dos años, el objetivo era el fomento de la agricultura y aumentar el número de agricultores en las Colonias de América.

Así justificaba Carlos III su decisión al aprobar la Real Cédula concediendo libertad para el comercio de negros:

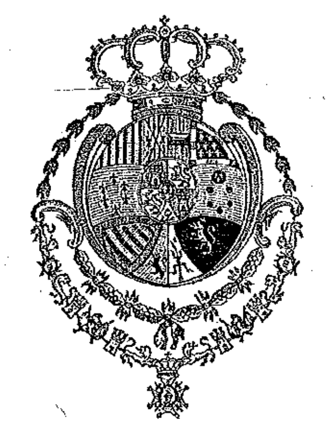
---

327. AGI, Indiferente General, leg. 2821

328. BN, VC 52-4 *Real Cedula de su Majestad concediendo libertad para el comercio de negros con las Islas de Cuba, Santo Domingo, y Provincia de Caracas, a Españoles y Extranjeros bajo las reglas que se expresan. Madrid en la imprenta de la viuda de Ibarra. MDCCLXXXIX.*

# REAL CEDULA
## DE SU MAGESTAD
## CONCEDIENDO LIBERTAD
### PARA EL COMERCIO DE NEGROS
### CON LAS ISLAS DE CUBA,

Santo Domingo, Puerto Rico, y Provincia de Caracas, á Españoles y Extrangeros, baxo las reglas que se expresan.





MADRID
EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE IBARRA.
MDCCLXXXIX.



Portada de la Real Cédula por la que se concedía libertad para el comercio de negros con las islas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico y Provincia de Caracas. *Biblioteca Nacional de España, sign. VC/52-4*

*...Para proporcionar a todos mis amados vasallos, por cuantos medios son imaginables, las grandes utilidades que debe producir el fomento de la Agricultura, tuve a bien mandar examinar las varias proposiciones hechas para la introduccion de Negros en las Islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, y Provincia de Caracas, a fin de acudir a la estrecha necesidad con que se hallan de estos brazos, sin los cuales no pueden prosperar, y florecer, ni producir al Estado las inmensas riquezas, que ofrece su clima, y fertilidad de sus terrenos; y habiendose tratado este gravísimo asunto con la reflexion que merece su importancia: He resuelto, en calidad de por ahora, que se haga este comercio bajo las reglas y condiciones siguientes:*[329]

Y pasaba a definir las condiciones:

Cualquier vasallo de la Corona española residente en España o Indias podía realizar el tráfico, y podía ir a comprar negros *a cualquier paraje donde haya mercado.*

Los negros dejan de pagar arancel a la entrada en las Indias, *su introducción en dichas Islas y Provincia de Caracas sera libre de todas contribuciones*, y su precio de venta sería libre, las autoridades solo velarían por que no hubiese contrabando y por que los negros fuesen de buenas castas y calidades. Los ministros reales de los puertos no debían de intervenir en la venta de los negros que debían de realizar los que los conducían *...como cualquier otro efecto comerciable...*

Se regulaba la calidad y composición por sexo de los negros, los puertos de entrada y el tamaño de los buques para su transporte:

*...Los negros han de ser de buenas casta, la tercera parte a lo mas hembras, y las otras dos varones y no se permitirá la entrada de los que sean inútiles, contagiados o padezcan enfermedades habituales, obligando a los que lleven alguno, o algunos de esta clase a que los vuelvan a extraer.*

329. BN, VC 52/4 *Real Cedula de su Majestad concediendo libertad para el Comercio de Negros con las Islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, y Provincia de caracas, a Españoles y Extranjeros bajo las reglas que se expresan.* Madrid en la imprenta de la viuda de Ibarra MDCCLXXXIX.

Los puertos de entrada serían, Puerto Cabello en la Provincia de Caracas, Santo Domingo en la Isla Española, en la isla de Puerto Rico, su puerto, y en la isla de Cuba el puerto de la Habana. Los buques nacionales que se destinasen a este tráfico deberían ser moderados de tamaño.

Se establecía una única prohibición, estos buques no debían llevar ningún tipo de mercancía para su venta en Indias, excepto los que saliesen de los puertos de la Península que podían llevar frutos y mercancías e *ir en derechura a los parages donde se han de proveer de dichos negros, para después arribar con ellos y con los generos y frutos a los Puertos por donde se permite la entrada.*

No solamente se liberalizó el comercio y se suprimió los aranceles a la importación de negros sino que se estableció una subvención para que sirviese de *estímulo a este comercio*, cuatro pesos por cada negro de buena calidad introducido por españoles, en embarcaciones españolas por los puertos habilitados.

Se penalizó la tenencia de esclavos para uso doméstico, ya que la liberalización, exenciones y subvenciones establecidas se dirigían a fomentar la Agricultura, los negros introducidos se deberían destinar a trabajos en haciendas, ingenios y otros usos campestres y no al servicio doméstico de los habitantes de las ciudades, villas y pueblos, de los que había en exceso. Los dueños de negros que se dedicasen al servicio doméstico deberían pagar una capitación anual de dos pesos por cada uno de ellos. Los fondos recaudados con este impuesto servirían para dotar las subvenciones a la entrada de esclavos negros.

Los extranjeros también podrían introducir negros en la América española sin pagar aranceles, y sin límite de cantidad. Las limitaciones eran los puertos que se habían fijado para los españoles excepto el puerto de la Habana, que se reservaba sólo a españoles y el tamaño de los navíos que no podían exceder de 300 toneladas cada uno. Se derogaba solo para este comercio las Leyes de Indias que prohibían la entrada y comercio de los extranjeros en los puertos de Indias, y podían lo extranjeros introducir negros libres de derechos como los españoles, durante dos años.

Se podría así decir que de la primera mercancía que disfrutó del libre comercio en la Corona española, en el comercio con las Indias, es decir poder ser importada por españoles y extranjeros sin pagar arancel y sin cupos de entrada, fueron los negros.

El Secretario del Despacho de Guerra, y Hacienda de Indias, nombraría en cada puerto habilitado para la entrada de negros *...un sujeto condecorado, de zelo conocido, desinteres, espiritu patriotico, e inclinado a proceder con exactitud...sin mas incumbencia y encargo que el de asistir* a los desembarcos de negros cuando llegasen los navíos *y examinar la buena calidad de los Negros que se introduzcan* y que los navíos no llevasen otras mercancías.

Por Real Orden de febrero de 1791 se prorrogó la libertad del comercio de negros dos años más y se extendió al Virreinato de Santa Fe. El 24 de noviembre de 1791 el Rey firmó una Real Cédula que modificaba ciertas condiciones establecidas dos años atrás:

> *Con el objeto de fomentar la Agricultura de las Islas de Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico, y Provincia de Caracas tuve a bien conceder por Real Cédula de ocho de febrero de mil setecientos ochenta y nueve, libertad a españoles y extranjeros para el comercio de negros por el tiempo de dos años, procurando acomodar en lo posible esta concesion, al sistema de gobierno, que ha regido y rige para estos y mis dominios de América.* [330]

La aplicación de la Real Cédula de 1789 había generado dudas en los Gobernadores e Intendentes, el Rey remitió el asunto a la Suprema Junta de Estado que emitió su dictamen con arreglo al cual se redactó la nueva Real Cédula de noviembre de 1791. Se extendía la libertad de comercio de negros al virreinato de Buenos Aires. Se añadía una nueva exención fiscal, la primera venta de negros no pagaría alcavala (el equivalente de nuestro IVA).

Si la Real Cédula de 1789 no permitía a los españoles que llevasen negros a América, introducir ningún otro tipo de mercancías en los mismos barcos en que viajaban los negros, la nueva Real Cédula les permitía llevar en los barcos, además de los negros, herramientas para

---

330. *Real Cedula de Su Majestad concediendo libertad para el comercio de Negros con los Virreinatos de Santa Fé, Buenos Ayres, Capitania General de Caracas, é Islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico, à Españoles y Extranjeros bajo las reglas que se expresan. Madrid, por Lorenzo de San Martin, impresor de varias oficinas de S.M. Año de 1791.* BN, VE 1267-7

la labranza y máquinas y utensilios para los ingenios, estas mercancías sí deberían pagar arancel a su entrada en América:

> *Como la gracia de este comercio se dirige al fomento de la Agricultura, permito a mis vasallos, que ademas del reglón Negros, puedan también retornar herramientas de labranza, maquinas y utensilios para los ingenios satisfaciendo los Derechos que estaban en practica antes de la citada Real Cedula de veinte y ocho de febrero...*

Las mercancías que extrajesen de España los importadores para la compra de negros pagarían un 6%. A los extranjeros se les concedía un plazo de seis años para este libre comercio que finalizaría a finales de 1797. Se vuelve a repetir que el precio de venta de los negros era libre. Ninguna autoridad podía imponer tasa alguna *...debiendo correr este ramo bajo los mismos efectos y la misma libertad que el de cualquier otro efecto comerciable...* (artículo 8 de la Real Cédula).

También se eliminaba la regulación sobre la composición por sexos y por edad que deberían cumplir los cargamentos, pudiendo exceder el número de hembras al de varones *...pues estas cosas han de quedar al cuidado del comprador y vendedor...* (artículo 9 de la real Cédula). Los comisarios de negros solo podrían impedir la entrada y venta de los contagiados.

Se modificaba una medida que debió de de ser muy mal recibida por los españoles asentados en América, la tasa anual de dos pesos por cada negro dedicado al servicio doméstico. Reconocía el rey *que los Negros se han hecho precisos en muchas partes de América para el servicio doméstico...* Esta tasa desaparecía.

Suprimía la Real Cédula la subvención que se había establecido en 1789 de 4 pesos por cada negro que introdujesen los españoles pues se especifica *...sirve más de gravamen a la Real Hacienda que de estímulo al comercio..*

Ampliaba el número de puertos por los que se podía introducir negros: en el Virreinato de Santa Fé, Cartagena; en el de Buenos Aires, Montevideo; en la Capitanía General de Caracas, Puerto Cabello, Guaira, Maracaibo, Cumana y Nueva Barcelona; en la isla Española, Santo Domingo; en la de Puerto Rico, su puerto; y en la de Cuba, el

de la Habana. Los españoles además podrían introducir negros en los siguientes puertos de Cuba, Nevita, Batabanó, Santiago de Cuba y Trinidad y el Río del Hacha en el Virreinato de Santa Fe.

Esta medida refleja la importancia de las plantaciones de cacao en la Provincia de Caracas, que de tener un puerto habilitado para la entrada de esclavos negros pasó a tener cinco, y de las plantaciones azucareras en Cuba que pasó también a tener cinco puertos habilitados para la entrada de negros. Se autorizó que los buques extranjeros que se destinasen a este tráfico pudiesen tener 500 toneladas.

Para afianzar más la filosofía de la libertad de comercio, el artículo 14 de la Real Cédula, contemplaba la posibilidad de que si se llegase a producir la introducción de negros mediante contratas *...dicha contrata se entenderá sin formar estanco, y sin perjuicio, ni menoscabo de la libertad de este comercio, concedido a Españoles y extranjeros.*

Finalizaba la Real Cédula, requiriendo a los Virreyes, Intendentes y Gobernadores a realizar un seguimiento de este mercado para constatar si la oferta había sido suficiente. Estas autoridades de los puertos habilitados *...tendran indispensable obligación, de dar cuenta todos los años del numero de Negros, que por cada uno hayan introducido así Españoles, como extranjeros, expresando la abundancia o escasez de ellos que experimentan los hacendados, y si los precios han sido regulados o excesivos...debiéndome representar quanto la experiencia les manifieste ser preciso para lograr el mayor beneficio y utilidad de mis Vasallos, así en el fomento de la Agricultura, como en el del comercio.*

Desde principios del siglo XVI hasta 1870 calcula Philip D. Curtin que se introdujeron 1,5 millones de negros en toda la América española. Como consecuencia de las medidas de liberalización del tráfico de negros tomadas a finales del siglo XVIII, de este total de 1,5 millones de negros, en el siglo XIX entraron en las islas de Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo 600.000 negros. Lo que demuestra que la libertad de comercio aumenta el volumen de comercio de los productos cuyo comercio se liberaliza. Coincidiendo con la liberalización del comercio de esclavos se aprobó en mayo de 1789 una Real Cédula sobre la educación y trato a los esclavos[331].

---

331. BN, HA/11666, *Real Cedula de su Majestad sobre la Educación , Trato y Ocupaciones de los Esclavos en todos sus Dominios de Indias, e Islas Filipinas, bajo las reglas que se expresan.* Madrid en la imprenta de la viuda de Ibarra., año de MDCCLXXXIX

Esta libertad de traficar con negros no duró mucho. Inglaterra que en 1750 había obligado a España a pagarle una indemnización por abandonar su monopolio de introducir esclavos negros en las Indias españolas, hizo firmar un Tratado a España en 1814 recogido en otro Tratado de 1817[332] por el que España se comprometía a que el tráfico de esclavos quedase abolido en todos los dominios de España el día 30 de mayo de 1820. No se debió de cumplir este tratado vistas las cifras que da Curtin. En 1835 se firma un nuevo Tratado entre España y el Reino Unido para la abolición del tráfico de esclavos.[333]

Visto el espíritu comercial de la Gran Bretaña no puede uno dejar de pensar, muy a su pesar, que lo que motivó a Inglaterra a forzar a España a abandonar el tráfico de esclavos negros, no fueron sus sentimientos respecto a la injusticia e inhumanidad del tráfico sino impedir que Cuba y Puerto Rico se convirtiesen en los mayores productores de azúcar del mundo.

## OTRAS LIBERTADES, OTRAS TRANSACCIONES

Si todo lo anterior se refiere a la política de liberalización del tráfico de esclavos negros hacia la América española, referiré aquí otras historias que tienen que ver con la libertad, pero no con la libertad de comercio, ni con la de traficar y vender esclavos, sino con la libertad de los esclavos. Tienen como protagonistas a esclavos y amos que no residen en Indias sino en Madrid, en la corte, durante los primeros años del siglo XVIII. A veces son historias de libertad, hay otras transacciones, trueque, donaciones y compra y venta de esclavos, pero todo ocurre en la corte. A principios del siglo XVIII en la península, los esclavos negros habían pasado ya a ser un articulo suntuario, un ornato de las

332. *Tratado entre S. M. el rey de España y de las Indias y S.M. el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda para la abolición del trafico de negros, concluido y firmado en Madrid en 23 de septiembre de 1817.* Haban, Imprenta del Gobierno y Capitania General. 1856. BN, 2/32338.

333. *Tratado entre Su Majestad la Reina de España y Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda para la Abolición del Tráfico de Esclavos.Concluiod y firmado en Madrid en 28 de junio de 1835.* Habana. Imprenta del Gobierno y capitanía General. 1858. BN sign 2/30991.

casa ricas.[334] Sus historias yacen en los Archivos de Protocolos, en este caso, en el Archivo de Protocolos de Madrid.

El 7 de septiembre de 1703 un oficial de la Contaduría del Real Consejo de Hacienda, Juan Francisco Gutierrez de Arce, da carta de libertad a un esclavo suyo, lo hace *...por hacer servicio a Dios Nuestro Señor, y por ser cristiano dicho esclavo y hombre de buena vida y costumbres y haberme servido con mucha lealtad y puntualidad...*

La libertad se concedía ante notario y con testigos que solían ser los oficiales de las notarias, y la fórmula con pequeñas variaciones se repite en todas las cartas de libertad. Se realiza una descripción física del esclavo, se fija su edad, añadiendo siempre *...poco mas o menos...* se narra como se adquirió y si fue por compra/venta se informa del precio, y de las razones por las que se le da la libertad. Se inicia la formula estableciendo el derecho de propiedad *...digo que porque yo tengo por mio y propio y me pertenece...*

Así el esclavo africano de Gutierrez de Arce, tenía veintinueve años poco mas o menos, era *...negro color medio atezado, de buena estatura, con un agujero para anillo en la oreja derecha, y en lo bajo del carrillo derecho hacia la boca una berruguilla pequeña y otras muy menudas en la garganta...* era natural de Angola y se lo había regalado un primo suyo residente en la ciudad de Lisboa, el 30 de octubre de 1700.[335]

El 11 de marzo de 1709 una *africana* llamada María de la Cruz, de noventa años poco mas o menos, tuvo que volver al notario porque había perdido la carta de libertad que le habían otorgado sus dueños antes de morir, hacía mas de cincuenta años. Le ratificó la libertad el único nieto y heredero universal de estos señores, Don Francisco de Miranda y Ayala, vecino de la villa de Madrid. A pesar que lo mas característico de María de la Cruz debían de ser su noventa años, se la describe *...es de mediana estatura, y con una señal herida a lo largo en el remate de la barba, y otra entre sus dos cejas en forma de una cruz...* Se certifica que fue comprada en la ciudad de Antequera, y que sus dueños le dieron la libertad *..por caridad...* [336]

334. Dominguez Ortiz, Antonio,*La esclavitud en Castilla en la Edad Moderna y otros estudios de marginados*. 2003

335. APM, Tomo 11.063, fol. 490

336. APM, Tomo 11.069, fol.105

# REGLAMENTO

Y

ARANCELES REALES

PARA

*EL COMERCIO LIBRE*

DE ESPAÑA

A

INDIAS

de 12. de Octubre de 1778.

MADRID.

EN LA IMPRENTA DE PEDRO MARIN.

Portada del *Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio Libre de España a Indias. Biblioteca Nacional de España, sign.3/47490*

El 18 de abril de 1709, el conde de San Esteban de Gormaz, Don Mercurio Antonio Lopez Pacheco y Benavides otorga carta de libertad a un esclavo turco, llamado Azán de 39 años *...mozo alto de buen cuerpo, pelo que tira a castaño claro, ojos medio azules, con una señal de herida cicatrizada encima de la frente hacia el lado derecho y en la mano izquierda el dedo menor junto al mínimo un poco torcido hacia dentro en la juntura extrema ultima del dedo...* Lo había comprado en Nápoles junto con otros esclavos que *...le quitaron los enemigos...* y le daba la libertad porque *...dicho esclavo es mozo de buenas atenciones y porque me ha servido con mucha lealtad y puntualidad y por la parte que en ello por caridad puedo hacer servicio a Dios Nuestro Señor...*[337] En España como en todo el Mediterráneo había esclavos que llamaban turcos, que provenían de Europa del este, y muchos de Ucrania, por eso este Azán tenía los ojos azules y el pelo castaño claro.

Estos señores que sin pedir nada a cambio daban libertad a sus esclavos por *caridad y para hacer servicio a Dios Nuestro Señor,* parecía que estaban cumpliendo de motu propio una obligación moral ante notario, que les debía haber exigido Nuestra Santa Madre Iglesia, ya que por entonces el poder civil no reconocía ni exigía la igualdad de los hombres.

El 12 de enero de 1709, Fernando Manuel de Tovar concede libertad a un esclavo negro soltero de nombre Benito que le había tocado en la herencia de su padre Don Baltasar de Tovar, oidor en le Real Audiencia de Méjico. Fernando Manuel de Tovar acude a la notaría acompañado por su tío, oficial en el Consejo de Indias, por ser menor de edad *...dijeron que entre los bienes que quedaron por la muerte de dicho don Baltasar de Tovar fue un negro soltero llamado Benito como esclavo del susodicho, el cual en la partición que se hizo de sus bienes se adjudicó entre otros al dicho don Fernando, al precio de 350 pesos, y perteneció al dicho Don Baltasar por venta que de el hizo el Sr. Don Francisco Dantas Pereira, desembarcador de la Casa de la Suplicación de la ciudad de Lisboa y Superintendente General del Asiento de la Introducción de esclavos negros en las partes de América, por escritura en dicha ciudad de Mejico, en 25 de septiembre del año pasado de 1701 ante Juan Clemente Guerrero escribano público de ella...*[338]

337. APM, Tomo 11.069, fol.189

338. APM, Tomo 14.546, fol.1

Baltasar de Tovar había comprado a Benito por 280 pesos que pagó en monedas de oro, y en la partición de sus bienes se le había valorado en 350 pesos, precio excesivamente alto, que sería el precio *oficial* al que estaba vendiendo en 1708, la compañía francesa del asiento, pero no el precio de los negros que entraban de contrabando, y muy superior al precio pagado en el momento de su compra.

Fernando Manuel de Tovar declara que le quiere otorgar la libertad *...por la utilidad que en ello se me sigue y no haberle menester...*

La cifra es importante comentarla porque fue el precio que tuvo que pagar el negro Benito para comprar su libertad. Fernando Manuel y su tío *...confiesan recibir ahora, de presente, de mano de dicho Benito los dichos 350 pesos escudos de plata que les ha dado y entregado por su valor y libertad...* La cantidad que pagó el negro Benito para obtener su libertad, se la entregó Fernando Manuel de Tovar a su tío, para compensarle por los gastos que le causaba por vivir con él.

Además es interesante constatar que el 25 septiembre de 1701 cuando el factor del asiento portugués le vende el esclavo Benito, a Don Baltasar de Tovar, oidor de la Real Audiencia de Méjico, la compañía portuguesa del asiento, ya había renunciado al asiento, por tratado internacional, en junio de 1701, y había negociado una fuerte indemnización a pagar por España por renunciar al asiento. Felipe V ya había firmado el 14 de septiembre de 1701 el pliego de cláusulas del asiento presentado por la francesa Compañía de Guinea, y sin embargo vemos cómo el factor del asiento portugués seguía vendiendo esclavos.

El 7 de abril de 1705 Francisco Torres otorga carta de libertad a una esclava negra, de 32 años poco mas o menos *...negralinda, mediana de cuerpo...* la había obtenido por trueque dando a cambio otra esclava turca a un vecino de Osuna, el trueque se produjo ante notario en Ecija en 1697. Le concede la libertad por *...hacer servicio a Dios Nuestro Señor y por otros motivos que para ello tengo...*[339]Los otros motivos nos los podemos imaginar.

Joaquin Ponce de Leon, duque de Arcos, y marqués de Zahara, gentilhombre de SM, y de su Consejo de Estado declaraba el 6 de julio de 1709, que tenía dos esclavos que estaban casados. No declara que tuviese solo estos dos esclavos. No concede libertad a estos esclavos.

339. APM, Tomo 11.065, fol. 218

Lo curioso es que otorga la libertad para *...cuando llegue el caso...* a los posibles hijos e hijas que tuviese la esclava Maria de los Angeles de su matrimonio con el esclavo llamado Francisco Javier, y lo hacia *...atendiendo a lo bien servido que se halla de dicha Maria de los Angeles y por otras razones y justos motivos...* aquí el duque es lo bastante sincero para no hablar de caridad ni de Dios Nuestro Señor *...otorga que da y concede a todos los hijos e hijas que Dios diere a la dicha Maria de los Angeles de su matrimonio con el dicho Francisco Javier desde que nazcan hasta que fallezcan entera y cumplida libertad de sus personas para que puedan ser y sean horros y quitos de toda servidumbre, pero no a los ilegitimos ni a los de matrimonio subsecuente si disuelto el actual le contrajere por ser esa la voluntad de su Excelentísima*[340]*...*

En fin parece como si el duque de Arcos concediese la libertad a los hijos que pudiese tener él con su esclava, que debía de estar ya embarazada. En este caso no se nos describe el físico de la esclava.

El duque de Arcos era uno de los personajes mas cultos y refinados del Madrid de Felipe V. Falleció en 1729, y dejó una magnífica biblioteca[341] en la que se encontraba la primera edición francesa del *Dictionnaire Universel de Commerce* de Sabary, donde se describe con todo detalle los procedimientos de compra de esclavos en las costa africanas.

A principios del siglo XVIII no solamente se daba libertad en Madrid a esclavos ante notario, también se vendían esclavos en Madrid, en escritura publica.

El 18 de marzo de 1705 Don Esteban Sanz Abarca, caballero de la Orden de Santiago, Secretario de SM, vecino de la villa de Madrid, vendió a Don Felipe de Zuñiga, Mariscal de Campo, también caballero de la Orden de Santiago, gobernador de Ciudad Rodrigo pero residente en la corte, un esclavo llamado Juan Labrador *...mediano de cuerpo, color claro amembrillado, cejas negras, con una señal de herida en la ceja derecha, pelo crespo, y otra señal de herida en la muñeca izquierda de treinta años poco mas o menos...*[342] Don Esteban lo había comprado

340. APM, Tomo 11.570 fol.229

341. Fernandez Durán , Reyes *Gerónimo de Uztariz (1670-1732) Una Política Economica para Felipe V.* 1999. Capitulo V *Bibliotecas Madrileñas 1720-1760..*

342. APM, Tomo 11.065, fol.175

en 1698 a un racionero de la ciudad de Almería, y se lo vendió a Don Felipe de Zúñiga por 50 pesos escudos de a 10 reales. Zúñiga se lo pagó al contado. Estaban los esclavos mucho más baratos en la corte de Madrid que en Indias, de 50 pesos escudos a 350 que tuvo que pagar el negro Benito para comprar su libertad, hay toda una diferencia.

Tan avanzado el siglo como en 1737, Don Francisco Bauset vendió a Don Antonio de la Moneda y Garay, caballero de la Orden de Santiago, un esclavo llamado David de Dios *...de edad de veinte y dos años poco mas o menos, mulato de color de membrillo cocho de mediano cuerpo menudo de facciones y ojos algo grandes...* Este esclavo había pertenecido a Manuel Ignacio de Leaegui, del Consulado y Comercio de la ciudad de Cádiz, cuya mujer lo había vendido en 1734 en Sevilla a Manuel Espinosa, tesorero de la Real Casa de la Moneda de la ciudad de Sevilla, pero Espinosa actuaba en nombre de otro vecino de Cádiz, Don Antonio de Silva que fue quien lo pagó. En 1735 Silva lo vuelve a vender a Don Román Bienes otro hombre de negocios de la ciudad de Cadiz, quien lo compraba por orden Don Francisco Bauset.

Declara Bauset que se lo vende *...al señor Don Antonio de la Moneda y Garay como costal de huesos con todas sus tachas buenas y malas publicas y secretas...* El precio de venta fue de *...treinta doblones de a treinta y dos reales de plata antigua cada uno que valen mil ochocientos reales y dos maravedises de vellon...y declaro que la dicha cantidad es su justo y verdadero precio sin embargo de haberle comprado en ciento cincuenta pesos...*

Considerando una equivalencia en aquellos años entre la unidad de cuenta, el real de vellón y el peso fuerte o peso escudo (plata americana) de 20 reales de vellón por peso fuerte, no fue muy buen negocio. Bauset compró en 1735 por 150 pesos al esclavo y lo vendió por 90 pesos el 26 de enero de 1737. En tres años el esclavo fue vendido y comprado en tres ocasiones.[343]

No solo se compraban y vendían esclavos en la corte también se donaban como pago de favores. Así Francisco González de Ciénaga, vecino de Burgos y residente en 1701 en Madrid, tenía y poseía *...una esclava color negra atezada natural de la India de Portugal llamada Cristina de Santa Cruz de edad de 18 años poco mas o menos alta de*

343. APM, Tomo 15.609, fol.29

*cuerpo con una señal de herida en el cuello debajo de la garganta que sabe leer y escribir...* y se la cedió, donó y traspasó a Don Gabriel de la Cruz, caballero de la orden de Calatrava *...en atención a lo mucho que le debo y en agradecimiento dello...para que el susodicho o quien en su nombre fuere...la haya, tenga, goce y posea y disponga de ella a su titulo y derecho, vendiendola, cediendola y enajenandola a quien y como le pareciere...dicha esclava no tiene mal de corazón, ni es borracha, ni ladrona ni tampoco se le conocen otras faltas ni tachas antes bien sabe leer y escribir y tiene otras habilidades...*[344] Explicaba Francisco González cómo había llegado a su poder, se la había cedido y donado en escritura pública ante notario en Burgos, el rector del Convento de Nuestra Señora de la Victoria de la orden de San Francisco de Paula, de la ciudad de Burgos.

Por otra parte a lo largo del siglo XVIII se concede licencia para pasar a Indias a personas, ya sean autoridades o mercaderes que van a acompañados por sirvientes esclavos negros. En noviembre de 1750 a don Jose Antonio Basurco, tesorero de la catedral de Arequipa, para que viaje acompañado de dos esclavos negros Antonio y Roque Basurco.[345] En julio de 1729 se concede licencia de pasajero de Indias a Jose Antonio Valiente, corregidor de la ciudad de Toluca, para que viaje con dos esclavos negros Antonio y Enrique.[346] En julio de 1720 se da licencia al mercader Marcos del Fierro para que viaje con sus esclavos negros, Francisco Gaspar y Juan Cristóbal a Nueva España.[347] En agosto de 1715 se da licencia al pasajero Don Sebastián Rodríguez de Madrid, marqués de Villamediana, nombrado capitán general y presidente de la real Audiencia de Chile para que viaje con sus esclavos negros Matías Sanchez y Pedro Velasco.

344. APM, Tomo 11.060, fol. 232

345. AGI, Contratación, 5491.

346. AGI, Contratación, 5477

347. AGI, Contratación 5470

***Carta de libertad de un esclavo otorgada por Juan Francisco Gutiérrez de Arce, Oficial de la Contaduría de Hacienda a favor de Cristóbal González:***

*7 septiembre 1703*

*Sepase como yo Don Juan Francisco Gutierrez de Arce, oficial de la Contaduría de la Real Hacienda de su Majestad vecino de esta Villa de Madrid -Digo que porque yo tengo por mio propio y me pertenece un esclavo africano llamado Cristóbal González de edad de veintinueve años poco mas o menos, negro color medio atezado, de buena estatura, con un agujero para anillo en la oreja derecha y en lo bajo del carrillo derecho hacia la boca una berruguilla pequeña y otras muy menudas en la garganta; natural de Angola, que me pertenece por habermele presentado Don Juan Antonio de la Concha mi primo residente en la ciudad de Lisboa, Reyno de Portugal, en treinta de octubre del año pasado de mil setecientos y ahora por hacer servicio a Dios Nuestro Señor y por ser cristiano dicho esclavo y hombre de buena vida y costumbres y haberme servido con mucha lealtad y puntualidad le he querido y quiero dar libertad y poniendolo en ejecución por la presente de mi libre y espontanea voluntad y en la via y forma que mas haya lugar en derecho otorgo que doy libertad y hago horro y libre de el cautiverio y servidumbre en que esta el dicho Cristóbal González para ahora y para siempre jamas y le doy libertad plena y absoluta y poder cumplido en forma para que el susodicho pueda libre y absolutamente disponer de su persona y hacer lo que por bien tuviere, tratar y contratar, parecer en juicio, hacer y otorgar testamento y otros cualesquiera instrumentos y hacer todos los demás autos que otra cualquiera persona libre puede y debe hacer que para todo le doy libertad en forma- Y en señal de dicha libertad desde ahora y para siempre jamás por mi y en nombre de mis herederos y sucesores me desisto, quito y aparto de cualquier derecho, acción, propiedad y señorio que yo tengo, tenía y pudiera tener al dicho esclavo y para ello le doy y otorgo esta carta de horro y libertad en toda forma y prometo y me obligo de haberla por firme en todo tiempo y no contradecirla*

*en manera alguna, pena de que si lo hiciera o intentare quiero no ser oido ni admitido en juicio ni fuera de él ante si repelido y condenado en costas y para que asi lo cumpliere me obligo en mi persona y bienes muebles y raices, habidos y por haber y para que a ello me compelan doy poder a las justicias y jueces de Su Majestad de cualesquiera partes que sean que de mis causas deban conocer y especial de esta Corte y Villa de Madrid, insolidum a cuyo fuero me someto y lo recibo.... Consiento que de esta escritura se de fee y entregue a dicho Cristóbal Gonzalez un traslado signado por el presente escribano y los demas que pidiese para su resguardo..... y así lo otorgase ante el presente escribano y testigos de la Villa de Madrid a siete dias del mes de septiembre año de mil setecientos, siendo testigos Francisco Martinez, Miguel Maeso, Baltasar de Merodio, residentes de esta Corte y el otorgante yo el escribano doy fe, conozco y lo firmo.- Francisco Martinez de Arce.*

*Archivo Protocolos de Madrid, Tomo 11.063, f. 490*

# CAPÍTULO XIII

## Las Leyes de Indias, los esclavos negros. El asiento de negros y la Inquisición

### Política Indiana

En 1648, Juan de Solórzano del Consejo de Castilla y del Consejo de las Indias publicó en Madrid, *Política Indiana*. El libro se había publicado en latín años atrás, en 1628, con el titulo *De Indiarum Iure et Gobernatione* y el mismo Solórzano había preparado la versión en *romance* como explica en la introducción.[348] Juan de Solorazano, catedrático de la Universidad de Salamanca, había residido dieciocho años en Lima de 1610 a 1628 como fiscal de la Real Audiencia y allí con *añoranza de la patria* inició su obra.

La versión en latín se publicó en dos magníficos volúmenes. El primer volumen lo dedicaba al descubrimiento, conquista y retención de las Indias y el segundo a la sociedad indiana y cómo se gobernaba, dedicando muchos capítulos al trato y normativa sobre los indios y sobre su

348. La versión latina se volvió a publicar en Madrid en 1653, en Lyon en 1672 y en Madrid en 1777.

protección. *Política Indiana* se editó tres veces durante el siglo XVIII, la primera en plena Guerra de Sucesión en Amberes en 1703, posteriormente en 1736 y 1776.

En la versión en castellano Solórzano resume el descubrimiento, la conquista y la retención de las Indias a unos pocos capítulos y traduce íntegro el segundo volumen dedicado al gobierno de las Indias. Solórzano no reproduce leyes pero remite continuamente a ellas a lo largo de su exposición. La obra se centra en la situación legal de los indios, los servicios personales que deben o no realizar por el bien común, de las encomiendas de los indios, de la organización de la iglesia en las Indias, del gobierno de las Indias y de la Hacienda Real en Indias.

Si Solórzano dedica 63 capítulos a la situación legal de los indios, solo dedica uno a Criollos, Mestizos y Mulatos, sus calidades y condiciones y si deben ser tenidos por españoles, aunque a lo largo de la obra hay referencias a los esclavos negros.

En la corte preocupaba más la situación de los indios que la de los negros. Constata Solórzano que durante su estancia en Lima había muchos negros, mestizos y mulatos en aquellas provincias y muchos ociosos. La introducción de esclavos negros era una práctica muy asentada *...que se traen de Guinea, Cabo Verde y otras Provincias y ríos y pasan por tales sin escrúpulos en España y en las Indias. Porque en esto vamos de buena fe, de que ellos se venden por su voluntad, o tienen justas guerras entre sí, en que se cautivan unos a otros, y a estos cautivos los venden después a los portugueses, que nos los traen, como lo dicen Navarro, Molina, Mercado, Rebelo y otros autores, concluyendo finalmente que todavía tienen por harto peligrosa, escrupulosa y cenagosa esta contratación, por los fraudes que en ella de ordinario se suelen cometer y comenten, pero que estas no les toca a los particulares averiguarlas...*[349]

Se pregunta si en las Indias se deberían introducir tantos esclavos negros como *serían menester...* y no se pronuncia, piensa que no es bueno que españoles, negros y mulatos convivan con los indios pues *el vao de otras gentes los mata* y esto sería la total destrucción de los indios. Añade que a veces se ha prohibido la introducción de negros pero que otras *según lo han ido pidiendo los tiempos y ocasiones por*

349. Solórzano, Juan, *Política Indiana*, Libro II, capítulo 1° *De la libertad de los Indios.*

*ir faltando los indios se han dado ordenes y permisiones para lo contrario.*

En la edición de 1736 de *Política Indiana,* que preparó Ramirez de Valenzuela, en el capítulo citado, a continuación de este párrafo se añade: *...Hoy esta establecido el asiento de negros, y a Inglaterra se le concedió en la última paz por treinta años que empezaron a correr desde el año 1713, y han establecido muchas factorias en Indias con gran perjuicio del comercio, y convendría que este asiento fuese a cargo de alguna compañía de españoles y apartar a los extranjeros...*

Solórzano comenta que no había visto en ningún lugar que se obligase a los mulatos y mestizos trabajar en las minas y en los campos que se deja todo este peso *...a los pobres indios...Pues no parece justo que requiriendo este trabajo hombros tan recios y fuertes, como los requiere...se deje todo a esos miserables, quedando en descanso y placeres los mestizos y mulatos que son de tan malas castas, razas y condiciones, contra la regla que nos enseña que no debe ser mas privilegiada la lujuria que la castidad...*[350]

De los españoles que pasaban a Indias comenta lo que mas tarde en el siglo XVIII comentaran otros escritores y visitantes del continente americano, que los españoles no querían ejercer ningún oficio *...no puede ni debe consentirse que todos puedan ser iguales y caballeros en pasando a aquellas tierras...*[351]

## Recopilación de las Leyes de los Reynos de Indias.1681

En 1681, durante el denostado reinado de Carlos II, se publicó por el Consejo de Indias la *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias,* el trabajo de recopilación fue exhaustivo y la obra impresionante. Se publicó en cuatro volúmenes tamaño folio. Detrás del proyecto de edición estuvo José Veitia Linaje, secretario por Nueva España en el Consejo de Indias.

350. Solórzano, op.cit. Libro II, capitulo XXX.

351. Solórzano, op.cit., Libro II, capitulo III.

Veitia que había trabajado antes de pasar al Consejo de Indias, durante largos años en la Casa de Contratación en Sevilla, había publicado en 1671 *Norte y Contratación de las Indias*, donde recogió toda la normativa relativa a la Casa de Contratación. Si el libro de Solórzano abundaba en las bibliotecas privadas madrileñas de la primera mitad del siglo XVIII, el de Veitia esta en poquísimas de ellas.[352]

Es interesante consultar la normativa que sobre los esclavos negros, y sobre su comercio aparece en la *Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias* y en *Norte y Contratación de las Indias* y la normativa aprobada durante el siglo XVIII. La normativa sobre los esclavos negros conformaría la regulación a la que estaban sujetos los servicios que se obtenían de estas personas, que habían llegado a las Indias después de un largo y penoso viaje, y habían superado la altísima tasa de mortandad en la travesía del Atlántico.

Esta normativa esta recogida en la *Recopilación*. En la *Recopilación* se señalaba que para todo aquello que no estuviese regulado en ella se aplicarían las leyes de Castilla, es decir el Ordenamiento de Alcalá, el Fuero Juzgo y las Partidas. El Fuero Juzgo y las Partidas regulaban la servidumbre en la Castilla medieval. Los españoles residentes en Indias, una vez que comprados sus esclavos deben cumplir esta legislación.

También recoge la *Recopilación* todos los derechos que deben satisfacer los traficantes de esclavos en el momento de su introducción en las Indias. Contrasta el especial cuidado con el que el legislador contempla a la población nativa, los indios, con el tratamiento que reciben los negros, que es un tratamiento muy marginal, siempre considerándolos como fuente de conflictos y disturbios. Solo se igualan indios y negros en relación a sus obligaciones con la fe católica.

La *Recopilación* esta dividida en Libros y estos en Títulos.

El Libro I se dedica a la Santa Fe Católica. La legislación obligaba que los esclavos negros y mulatos fuesen instruidos en la Santa Fe Católica como los indios, no deberían trabajar los domingos y festivos y debían acudir a misa. Los esclavos que sirviesen en las casas deberían ir a la Iglesia todos los días a oír la doctrina cristiana.

352. Fernández Durán , Reyes,*Gerónimo de Uztáriz (1670-1732). Una política económica para Felipe V.* 1999. Ver el apartado sobre Biblioteca Privadas Madrileñas1720-1760 del capitulo V.

El Libro VI se dedica al tratamiento que han de recibir los Indios. El legislador trata las relaciones entre negros e indios, considerando siempre que el negro ya sea esclavo o libre va a abusar del indio. Se especifican los castigos que recibirán los negros si tuviesen a indias por mancebas o si negros o negras tratasen mal u oprimiesen a indios. En estos casos si el negro o negra fuese esclavo recibiría 100 azotes y si reincidiese se le cortarían las orejas, si fuesen libres la primera vez recibiría 100 azotes y la segunda vez se les desterraría.

Los negros y mulatos no podían tener indios a su servicio, no podían andar de noche por las ciudades, no podían llevar armas, aunque fuesen acompañando a sus amos, sobre todo en la ciudad de Cartagena donde había muchos negros y mulatos *...por cuyas inquietudes han sucedido muertos, robos y delitos...*

La normativa fija que algunas actividades sean realizadas por negros y no por indios como la pesca de perlas, pues los negros aguantaban mejor que los indios la inmersión. También se obligaba por ley que si un negro se ahogaba, los dueños de las granjerías de perlas sacasen el cuerpo cuanto antes, pues de lo contrario acudían los tiburones y atacarían al resto de negros que estaban buceando.

No hay ningún Libro de la *Recopilación* dedicado al tratamiento que han de recibir los negros, la normativa que les afecta esta distribuida por varios Libros. Lo que más preocupa al legislador son los negros huidos, los cimarrones, así se obliga a los amos a denunciar en el plazo de tres días la desaparición de un esclavo, bajo multa si no lo hiciese de 20 pesos. Es el legislador el que fija los castigos al negro que huye de la hacienda de su amo, al negro o negra ausente del servicio de su amo cuatro días *...le sean dados en el rollo 50 azotes y permanezca alli atado hasta la puesta del sol...* La pena máxima para los cimarrones puede llegar a ser la muerte por ahorcamiento sin juicio

En el caso de los cimarrones, se descubre una nota de clemencia que demuestra que en algunos casos los dueños de los esclavos aplicaban castigos más crueles que los que fijaba la ley. Así, explícitamente se manda *...que en ningún caso se ejecute en los negros cimarrones la pena de cortarles las partes que honestamente no se pueden nombrar y sean castigados conforme a derecho...*

Se debería procurar que los negros se casasen con negras. Se daba por hecho que *...algunos españoles tienen hijos en esclavas y volun-*

*tad de comprarlos para darles la libertad...* así pues se mandaba *...que habiendose de vender se prefiera los padres que los quisieran comprar...*

Se regula el vestido de las negras *...ninguna negra libre o esclava traiga oro, perlas, ni seda, pero si la negra o mulata libre fuera casada con español, pueda traer unos zarcillos de oro con perlas y una gargantilla y en la saya un ribete de terciopelo...* La anterior regulación parece indicar que los españoles residentes en Indias mantenían normalmente relaciones sexuales con negras, esclavas o libres y que a algunas las engalanaban, lo que debería ser objeto de escándalo.

Se refleja en la normativa (de 1592) que hay un numero considerable de negros libres, y que estos deben pagar tributos *...muchos esclavos y esclavas negros y negras, mulatos y mulatas que han pasado a las Indias y otros que han nacido y habitan en ellas han adquirido libertad y tiene grangerias y haciendas deben pagar como tributo al Rey un marco de plata al año...* (excepto los pobres, viejos y niños), (Libro Séptimo, Titulo Quinto).

Si las relaciones sociales y religiosas estaban tan reguladas, las relaciones mercantiles de la compra de esclavos no lo estaban.

Libro VIII al tratar de los impuestos, dedica un titulo a un concepto que podría hacer pensar al lector de hoy en día que la monarquía española se había adelantado a los abolicionistas pero es solo un espejismo, se titula el Título XVIII, *De los Derechos de Esclavos*. Regula el control de las licencias de los negros desembarcados en Indias cuando el tráfico no estaba monopolizado, cuando no existía el asiento y el control de los derechos pagados por los asentistas cuando ya estaba establecido el asiento. Este Título recoge leyes desde el último cuarto del siglo XVI cuando todavía no se había establecido el asiento de negros y cada negro debía de tener una licencia para su desembarco.

El 17 de marzo de 1557, desde Valladolid, Felipe II ordenaba:

> *De ningun Navio, en que se llevaren Esclavos Negros a las Indias, de cualquier parte que sea, se pueda desembarcar ningun Negro, varon o hembra, en tierra de ningun Puerto, sin licencia del Gobernador, o Alcalde Mayor y de nuestros Oficiales Reales que en el residieren, los cuales cuenten los Negros que salieren en cada barca, para ver si van algunos sin licencia, o registro, pena de que el Barquero que echare en tierra Negro o*

*Negra, sin licencias de los susodichos, por el mismo caso pierda la Barca , y sea preso por término de treinta dias...*

Establecido el sistema de asientos, una ley de 1598 de Felipe II, ordena que se de buen despacho a los navíos del asiento de negros. Una ley de 1611 de Felipe III, ordena que las Audiencias no puedan librar, ni valerse de los derechos de esclavos que paguen los asentistas y que los deben remitir a España. Queda patente la preocupación de las autoridades por los negros huidos en Cartagena pues por ley de 1624 se ordena que cada dueño de esclavo debe pagar seis reales para pagar las cuadrillas de gente armada que andan en campaña en busca de negros cimarrones.

La *Recopilación*, en el Titulo XXXVIII del Libro IX al tratar de los navíos arribados especifica *...que las causas de arribadas de navíos de negros se remitan al Consejo de Indias y las Audiencias de Indias no conozcan de ellas...*

## Normativa del siglo XVIII

En 1740 el Consejo de Indias decide recopilar toda la normativa aprobada desde 1681, y publicarla, adicionando un nuevo volumen a la *Recopilación*. Se encargan de este proyecto Abreu Bertodano, marqués de la Regalía, y José de Carvajal y Lancaster.

Sin embargo, en 1756 se reedita la *Recopilación* de 1681, sin ningún volumen adicional, eso si, añadiéndole un magnífico grabado en la portada de cada volumen, una edición mucho mas lujosa que la de 1681. La *Recopilación* de 1681 se volvió a editar en 1774 y en 1791. Estas ediciones del siglo XVIII fueron fotos fijas de la *Recopilación* de 1681.

Ya entrado el siglo XIX cuando ya se han independizado las colonias americanas y sólo le quedan a España, Filipinas, Cuba y Puerto Rico, se vuelve a publicar la quinta edición de la *Recopilación* de 1681, con la aprobación de la Regencia Provisional del Reino. Edición corregida y aprobada por la Sala de Indias del Tribunal Supremo de Justicia. En el Prólogo se reconocía la necesidad de reimprimir la *Recopilación*, *una obra tan necesaria para el público*.

A lo largo del siglo XVIII se publican *Comentarios* a la normativa sobre Indias que va siendo aprobada. En 1776, Carlos III crea una Junta

de Leyes, dentro del Consejo de Indias, para que elaborase un Nuevo Código de Indias, que fuese una Recopilación de toda la normativa en vigor.

En 1792 la Junta presenta a Carlos IV el Proyecto del Libro I del Nuevo Código. El Proyecto es aprobado pero se ordena que no se publique y Carlos IV disuelve la Junta de Leyes.

La normativa sobre los esclavos negros y sobre los asientos de esclavos que se aprueba con posterioridad a la publicación de la *Recopilación* de 1681 y a la publicación del libro de Veitia, no se recoge en ningún corpus durante el siglo XVIII. No esta recopilada la legislación de los borbones sobre las Indias.

A lo largo del siglo XIX se publican por diferentes personalidades algunas recopilaciones parciales de la legislación sobre Indias aprobadas durante el siglo XVIII. Además de la normativa sobre los esclavos negros dictada en España, existía también normativa local aprobada por los Virreyes y Audiencias.

En 1819 Juan Jose Matraya y Ricci publica un *Catálogo cronológico de las Pragmáticas, Cédulas, Decretos, Ordenes y Resoluciones reales generales emanadas después de la Recopilación de las Leyes de las Indias.*[353] En el Catalogo de Matraya nos encontramos por primera vez una norma de 1710 por la que se prohíbe que los dueños de los esclavos negros ejecuten crueldades con ellos, y se les prohíbe que los lleven desnudos, aunque este último aspecto debía de ser más por moral que por caridad. En esta recopilación de Matraya nos encontramos con una norma de 1711, por la que se recomienda no emplear a indios sino comprar negros. La compañía francesa del asiento debió hacer presión al Consejo de Indias para poder colocar bien los negros que llevaba a las Indias.

También en abril de 1713, una cédula ordena que se respete el asiento de introducción de negros en las Indias ajustado con la Compañía de Inglaterra y mandado publicar el 26 de marzo de ese año.

En 1725, vuelve a aparecer el tema de los vestidos que usan los negros y así se manda que el virrey del Perú haga que se vuelva a publi-

353. Matraya y Ricci: *El moralista filalethico americano instruido...* Reditado por el Instituto de Investigaciones de Historia, Buenos Aires, 1978 con prologo de José M.Mariluz Urquijo.

# RECOPILACION DE LEYES DE LOS REYNOS DE LAS INDIAS.

MANDADAS IMPRIMIR, Y PUBLICAR

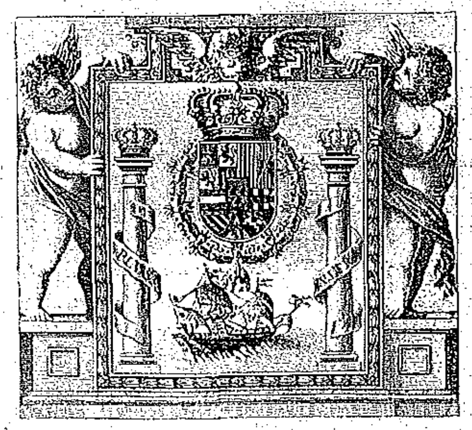
POR LA MAGESTAD CATOLICA DEL REY

## DON CARLOS II.

NUESTRO SEÑOR.

VA DIVIDIDA EN QUATRO TOMOS, con el Indice general, y al principio de cada Tomo el Indice especial de los titulos, que contiene.

## TOMO PRIMERO.



*En Madrid*: POR ANDRES ORTEGA. Año de 1774.

TERCERA EDICION.

Portada de la *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias. Biblioteca Nacional de España, sign. 2/48497*

car el bando para moderar el escandaloso exceso de trajes que visten los negros, mulatos, indios y mestizos de ambos sexos.

La normativa del siglo XVIII sobre negros la mayoría de las veces se generaba en las Indias mediante bandos de las Reales Audiencias, y en ocasiones las Reales Cédulas de SM, tenían por finalidad anular alguno de estos bandos. Son normas relativas a la comida y al vestido de los esclavos. Normas para que los esclavos no fuesen desnudos (1710), o para que no se vistiesen con lujo (1725). Normas para que sus dueños les alimentasen de manera adecuada. Los dueños tenían obligación de proporcionarles un caldero al día, pero la normativa explica que no estaba especificado lo que debía incluir el caldero (1702, 1708). Estas normas van dirigidas en ocasiones a las congregaciones religiosas, por ellas se deduce que las congregaciones religiosas tenían gran número de esclavos trabajando en sus conventos. Una Real Cédula dirigida al obispo de Popayán por Carlos III, desde San Lorenzo del Escorial el 10 de noviembre de 1771, prohíbe que los curas que tengan minas puedan hacer trabajar a sus esclavos los domingos.

### *Código negro Carolino*

Desde finales del siglo XVII, la isla Española la compartían Francia y España. La parte occidental ocupada por Francia, estaba intensamente explotada, tenía muchas mas plantaciones y esclavos que la parte gobernada por España. La producción de azúcar de Saint Domingue (actual Haití) sobrepasó la producción de Jamaica. Estos esclavos de las plantaciones francesas estaban sujetos al Código Negro francés de 1724. Este Código Negro era mucho mas duro que la legislación aplicable a los esclavos negros en la parte española.

En la segunda mitad del siglo XVIII Las autoridades españolas de la isla y los dueños de plantaciones quisieron tener un código negro similar al francés. Se echaba en falta una recopilación de toda la normativa sobre negros. Se inició una recopilación de todas las normas que sobre el gobierno de negros se habían aplicado en la isla. Se redactó así en 1768 un código negro para la parte española de la isla de Santo Domingo que se envió a la corte y no se aprobó. Años más tarde, en 1784, hubo un segundo intento, se volvió a redactar un nuevo código negro para Santo Domingo, que se llamó *carolino*.

Este código negro carolino para la isla de Santo Domingo se elaboró por Antonio Porlier. En diciembre de 1788, falleció Carlos III y el código quedó sin aprobar[354].

En 1762, la Luisiana fue cedida, en el Tratado de Fontainebleau, por el rey francés a España. Mientras Luisiana fue española, España aplicó en la Luisiana el Código Negro francés. El gobernador O'Reilly, en 1769 lo legalizó como español.

### *Maltrato al indio, maltrato al negro*

En escritos de funcionarios y escritores del siglo XVIII hay más constancia de denuncias al maltrato de indios que de denuncias al maltrato de negros.

Sobre la venalidad de los funcionarios españoles es interesante la lectura de un informe titulado *Males Públicos del Perú*, que en octubre de 1712 el conde de Frigiliana, presidente del Consejo de Indias, recibe y pasa al rey. En este papel se describe el estado lastimoso de los indios en el Perú y las malas prácticas de los funcionarios españoles, pero no contiene sin embargo ninguna referencia al trato a los esclavos *...el Perú esta aniquilado en indios y dinero...los corregidores de indios roban y ahuyentan a los naturales, constituyéndose únicos mercaderes en su jurisdicción...obligan a sus indios al recibimiento y hospedaje de los nuevos virreyes, en que por venir de lejos y a temple extraño perecen muchos y destruyen sus labranzas...comúnmente aumentan los curas esta tribulación de los indios, robándoles también cuando mueren...generalmente convendría pensar y disponer algún modo con que los virreyes en estas grandes distancias no sean tan absolutos y despóticos de suerte que sean contenidos en el mal...*

De los funcionarios españoles dice el autor del informe *...ni conocen más bondad que el dinero, ni más mérito que el regalo, ni más justicia que los cohechos...*[355]

---

354. Labra, Rafael M. de, *Los códigos negros: estudio de legislación comparada*, 1879; BN ms 8734, *Papeles relativos a Indias*, que pertenecieron a Juan Antonio Romero.

355. AHN, Estado, leg.2334

Sobre el maltrato a negros el testimonio escrito que tenemos es el libro del jesuita, padre Sandoval, quien describió el terrible estado en que llegaban los negros a Cartagena a principios del siglo XVII, y el inhumano trato que recibían de sus dueños. Sandoval aprendió cuantas lenguas pudo para poder instruir en la fe católica y atender a los negros que eran comprados por la Compañía de Jesús[356] .

Durante el siglo XVIII las autoridades españolas eran conscientes de las condiciones en las que llegaban y vivían los esclavos negros, El 23 de agosto de 1715 el Consejo de Indias contesta a unas peticiones de Thomas Bowles representante de la *South Sea Company* en Madrid, quería la compañía tener mas terrenos donde establecer sus instalaciones en Buenos Aires, y una de las causas que alegaban era la posibilidad que los negros se escapasen, así se le contesta a esta petición *...y la despreciable presumpción de que los miserables esclavos negros, desnudos, desarmados y tan debiles como llegan de la embarcación puedan huirse ni rebelarse en el corto tiempo que se mantienen en aquel paraje desde el arribo hasta su venta, hacen conocidamente desestimables los pretextos con los que la compañía pretende fundar su pretensión*[357].

## 1789. Sobre la Educación, Trato y Ocupaciones de los Esclavos

El 31 de mayo de 1789, Carlos IV refrendó la *Real Cédula de Su Majestad sobre la Educación, Trato y Ocupaciones de los Esclavos en Todos los Dominios de Indias, e Islas Filipinas*[358], que regulaba el trato que los dueños de los esclavos debían darles.[359]

356. Sandoval Alonso *Un tratado de esclavitud.* Alianza Editorial 1987 con Introducción de Enriqueta Vila Villar. La obra original de Sandoval lleva por titulo *De Instauranda Ethiopum Salute*

357. AHN, Estado, leg 2334

358. Lucena Samoral, Manuel, *Leyes para esclavos. El ordenamiento jurídico sobre la condición, defensa y represión de los esclavos en las colonias de la América Española* en *Tres Grandes Cuestiones de la Historia de Iberoamerica* Director científico y coordinador Jose Andrés-Gallego. Fundación MAPFRE Tavera 2005

359. BN, HA/11666, *Real Cédula de Su Majestad sobre la Educación, Trato y Ocupaciones de los*

Vino motivada su aprobación por la creencia de la inminente llegada masiva de esclavos negros, ante la libertad del comercio de negros decretada en febrero de 1789.

Al no haberse aprobado ningún código negro de aplicación general, la Real Cédula suplía el vacío existente.

Carlos IV explicaba en el preámbulo *...que en el interim que en el Código General, que se esta formando para los Dominios de Indias, se establecen y promulgan las leyes correspondientes a este importante objeto: he resuelto que por ahora se observe puntualmente por todos los dueños y poseedores de esclavos de aquellos dominios la Instrucción siguiente...*

Toda las normativa que se había aprobado sobre los esclavos desde el Código de la Leyes de Partida había ido dirigida a *hacer utiles a los esclavos... conforme a los principios, que dictan la Religión, la humanidad y el bien del Estado, compatibles con la esclavitud y tranquilidad pública...* pero*...no obstante lo mandado por mis Augustos Predecesores sobre la educación, trato y ocupación de los Esclavos, se han introducido por los Dueños y Mayordomos algunos abusos poco conformes, y aun opuestos al sistema de la Legislación, y demas providencias generales y particulares tomadas en este asunto...* y añadía que le merecían *...la debida atención esta clase de individuos del genero humano...*

Se ordenaba *...Que los Virreyes hagan circular y guardar en sus respectivos distritos, lo que por esta se manda acerca de la educación, trato y ocupaciones de los esclavos, en todos los dominios de Indias...*

La Real Cédula esta dibujando un marco futuro de relaciones para las plantaciones de las islas, no aplicable a los esclavos del servicio doméstico de las ciudades, ni a los esclavos que trabajaban en los múltiples oficios en los núcleos urbanos del resto de las Indias.

Desaparecen las minas, los porteadores, los remeros del río Magdalena, las granjerías de perlas, los astilleros, las relaciones entre indios y negros, el exceso en el vestir de las negras. De hecho se establece que *...La primera y principal ocupación de los Esclavos debe ser la Agricultura y demás labores del campo, y no los oficios de la vida sedentaria...* Esta norma va dirigida a introducir el cultivo intensivo de azúcar y

*Esclavos en todos sus Dominios de Indias, é Islas Filipinas bajo las reglas que se expresan.* Madrid, en la imprenta de la viuda de Ibarra, año de MDCCLXXXIX

tabaco, en Puerto Rico, Cuba y Santo Domingo. El legislador tampoco quiere ver el producto de las relaciones sexuales entre los dueños blancos y esclavas negras, tampoco menciona, la compra de libertad. Evita hacer mención al mosaico racial de las ciudades de las Indias. Situación que era conocida en la corte por los cuadros de castas enviados por algún virrey.[360]

El primer capitulo de la Instrucción puede confundir hoy en día pues se titula *Educación,* y a uno se le puede venir a la mente unas escuelas para niños donde se les enseñe a leer, pero nada más lejos de la intención del legislador, por *Educación* se entiende que el poseedor de esclavos los debe instruir en los principios de la religión católica, para que puedan ser bautizados dentro de un año de su residencia en los dominios de SM. Los dueños de las haciendas deberían costear un sacerdote para que les explicase la doctrina cristiana. No se les permitirá trabajar los días de fiesta de precepto, excepto en época de cosecha. Se les obligaba oír la santa misa los días festivos y todos los días deben rezar el santo rosario en presencia de los poseedores o de los mayordomos.

Los dueños debían de cumplir con su obligación de alimentar y vestir a sus esclavos con el vestuario que comunmente usasen los trabajadores libres. Los esclavos debían trabajar de sol a sol, en el trópico de sol a sol, son 12 horas, en tareas proporcionadas a sus edades, sexo y robustez. Debían de disponer de dos horas cada día para emplearlas en *manufacturas u ocupaciones que cedan en su personal utilidad.*

Los dueños debían proporcionar habitaciones distintas para los dos sexos, para cada matrimonio o *...quando mas dos en un cuarto...y para todos camas en alto, mantas y ropas necesarias*. Los enfermos deberían ser asistidos por sus dueños. Los esclavos ancianos y niños alimentados por los dueños. Los dueños no podrían impedir que se casasen sus esclavos, bien dentro de la hacienda o bien con los de otra hacienda, en cuyo caso la mujer seguiría al marido, comprándola el dueño de este.

En cuanto a los castigos, se los podría aplicar solo el dueño o el mayordomo, con prisión, cadena, maza o cepo, *...con que no sea poniendole en este de cabeza...* o con azotes que no podrán pasar de veinti-

360. En Madrid se pueden ver dos colecciones de pinturas de castas, una la del Museo de América y otra pertenece al Museo Antropológico pero de esta última solo esta expuesto un cuadro.

cinco, y *...con instrumento suave que no pueda causar efusión de sangre...* El dueño de esclavo o mayordomo de hacienda que incumpliese estas normas sería sancionado con multas *...si los dueños o mayordomos se excediesen en las penas correccionales causando a los esclavos contunsión grave, efusion de sangre, o mutilación de miembro a mas de multa se procedera contra el dueño o mayordomo criminalmente. A instancia de procurador sindico, conforme a derecho imponiendo la pena correspondiente al delito como si se hubiese cometido contra hombre libre sancionado...*

Se produce una fuerte moderación de los castigos a los esclavos porque se les considera como un activo importante para el Estado, de mucho valor para el desarrollo de las plantaciones. Se impone a los dueños la obligación de presentar una lista firmada y jurada a las autoridades donde conste el número de esclavos de sus haciendas. Será el eclesiástico que visite las haciendas los días de fiesta el encargado de reportar a las autoridades si se producen malos tratos a los esclavos.

Se podría decir que el legislador ilustrado diseña un sistema que corta la libertad de movimientos y de obtención de libertad al esclavo negro, intentando garantizarle un mejor trato en las plantaciones. Si en el continente el esclavo urbano se mueve por la ciudad, en las plantaciones de las islas los esclavos viven recluidos, como en campos de concentración.

La Constitución de Cádiz (1812) obvia el tema de la esclavitud, considera españoles a todos los hombres libres nacidos y avecindados en los dominios de las Españas y a los hijos de estos, y a los libertos desde que adquieran la libertad en las Españas. Considera españoles a los libertos negros pero no los considera ciudadanos españoles:

*Articulo 22:*

*A los españoles que por cualquier línea son habidos y reputados por originarios del Africa, les quedara la puerta de la virtud y del merecimiento para ser ciudadanos...*

# El Código negro francés y los códigos negros británicos

## *Código negro francés*

En general la normativa sobre los esclavos negros en las Indias españolas era más benévola que la normativa francesa, el llamado *Code Noir* aprobado por Luis XIV en 1685 y modificado en 1724 a petición de la *Compagnie des Indes*. La *Compagnie des Indes* endureció las condiciones del código negro de 1685.

En las pequeñas islas francesas del Caribe, no había prácticamente población indígena, desde un principio se dedicaron a plantaciones. El articulo primero del Código Negro francés de 1724, ordenaba la expulsión de los judíos que se hubiesen establecido en la Louisiana, era una modificación del articulo primero del Código Negro de 1683 que prohibía que los judíos se instalasen en las islas francesas del Caribe, porque estos judíos de origen sefardita provenientes de Holanda compraban negros a la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales y no a los traficantes franceses y enviaban el azúcar a Ámsterdam.

Los esclavos negros que llegasen a las colonias francesas deberían ser bautizados e instruidos en la religión Católica, Apostólica y Romana. A los dueños que no practicasen la religión Católica, Apostólica y Romana se le confiscarían los negros. Los negros no podrían trabajar los días de fiesta. En el código negro de 1685 se establecía que no se podía celebrar mercado de negros en días de fiesta. Los esclavos negros no podían ser enviados a los mercados a vender ningún tipo de producto.

Se prohibía a los blancos casarse con negras bajo pena de castigo y multa arbitraria, y se prohibía a los curas y sacerdotes realizar estos matrimonios. Se prohibía a los blancos vivir en concubinato con negras. Los blancos que hubiesen tenido hijos de sus relaciones con negras serían condenados al pago de 300 libras (en el código de 1685 a entregar 2.000 libras de azúcar) y se les confiscaría la negra con la que hubiesen tenido relación y los hijos que hubiese tenido con ella. Estos niños jamás podrían conseguir la manumisión. Los niños que naciesen de negras esclavas serían esclavos y pertenecerían a los dueños de las madres. Los esclavos bautizados deberían ser enterrados en tierra santa, los que

no hubiesen sido bautizados serían enterrados de noche en cualquier campo cercano al lugar de defunción.

Se prohibía a los esclavos que perteneciesen a diferentes dueños reunirse aunque fuese con motivo de bodas. Si los dueños autorizasen estas reuniones serían multados. Estaba prohibido que los esclavos tuviesen ningún tipo de objeto de su propiedad. Al esclavo que se escapase durante un mes se le cortarían las orejas y se le marcaría con una flor de lis de hierro candente en el hombro, si se volviese a escapar se le cortaría la pantorrilla y se le volvería a marcar en el otro hombro.

Los esclavos eran considerados como muebles por lo tanto no podrían ser hipotecados *...Nous voulons que les Esclaves soient réputés muebles, & comme tels qu'ils entrent dans la Communaut, qu'il n'y ait point de suite par hypotheque sur eux, qu'ils se partagent également entre les cohéritiers...* En caso de confiscación de los bienes del dueño de esclavos por deudas si se confiscasen esclavos tendría que ser por el precio de su compra. Si un esclavo negro fuese ajusticiado, antes de su ejecución se estimaría su precio que se pagaría a su dueño.

Los esclavos no podían comprar su libertad porque no les estaba permitido realizar ninguna actividad que estuviese remunerada. Se obligaba a los dueños a emplearlos solo en el cultivo de la tierra. Si un dueño de esclavos quería otorgarles la libertad tenía que tener el permiso de la administración francesa. En Louisiana, el dueño que quisiese otorgar la libertad a su esclavo tenía que tener el permiso el permiso de la *Compagnie des Indes*. El código negro de 1685 no establecía ninguna condición para los dueños de los esclavos que quisiesen darles la libertad.

Los negros que considerasen que no eran alimentados y vestidos por sus dueños podían quejarse al procurador general. En el código de 1685 se obligaba a los dueños a alimentar a sus esclavos con dos pucheros al día, y se establecía el contenido del puchero. Además debían entregarles dos vestidos al año. Estas obligaciones las hace desaparecer la *Compagnie des Indes* en el código de 1724.

Se aprobaron ordenanzas en 1736, 1738 y 1786 que contenían normas que impedían que los dueños de esclavos que habitaban las colonias los pudiesen llevar a Francia. Los dueños de los esclavos no los podrían vender en Francia los debían de devolver a las colonias para ser vendidos allí. Los esclavos que no eran reenviados a las colonias eran

confiscados para trabajar en obras públicas y sus dueños multados.[361] Hoy en día podemos ver las consecuencias de esta legislación, no hay nada más que ir a Haití.

### *Códigos negros británicos*

En Inglaterra el sistema judicial se basaba en la doctrina fijada por los jueces al resolver los casos que se llevaban a los tribunales, sistema conocido como Common Law. Los principios de la Common Law británica no se aplicaban a los esclavos de las colonias. Durante el siglo XVII y XVIII el Parlamento de Londres no aprobó ninguna ley sobre el trato a los esclavos pero las Asambleas Generales de las Colonias si aprobaron códigos negros, *Acts for better ordering and governing slaves*.

Los ingleses permitieron esclavizar a la población indígena de sus colonias. El primer código negro, se aprobó en Barbados en 1661. El código negro de Jamaica se aprobó en 1696. Cuando los ingleses arrebataron Jamaica a los españoles, introdujeron en la isla un sistema de plantaciones de azúcar con importación masiva de negros, los dueños de las plantaciones solían residir en Inglaterra. Las provincias del continente (Virginia, Carolina del Sur, Georgia) también aprobaron sus leyes para el gobierno de los *esclavos, negros, indios, mulatos y mestizos.* Estas regulaciones eran mucho mas estrictas y crueles que la legislación española de estos siglos cuando en las Indias españolas no se había introducido el sistema de plantaciones.

Es de destacar de estas leyes aprobadas por las diferentes Asambleas Generales de las colonias británicas, los impedimentos y prohibiciones que establecían para que un dueño concediese la libertad a un esclavo.

En Virginia si un dueño concedía la libertad a un esclavo debía de pagar su traslado fuera de la colonia (1681). A partir de 1723 la manumisión debía ser aprobada por el Gobernador. Si no era aprobada el esclavo era vendido en pública subasta y el dinero entregado a la parroquia.

361. Biblioteca Palacio Real, Mss II/1762, *El Codigo Negro, o Colección de Reglamentos dados hasta el presente..Paris 1767.*. Es una copia manuscita de la citada publicación.

POLITICA INDIANA,

COMPUESTA POR

EL DOCT. D. JUAN DE SOLORZANO

PEREYRA

CAVALLERO DEL ORDEN DE SANTIAGO, DEL Consejo del Rey Nuestro Señor en los Supremos de Castilla, y de las Indias.

DIVIDIDA EN SEIS LIBROS.

EN LOS QUALES CON GRAN DISTINCION, Y ESTUDIO SE trata, y resuelve todo lo tocante al Descubrimiento, Descripcion, Adquisicion, y Retencion de las mesmas Indias, y su Govierno particular, assi cerca de las personas de los Indios, y sus Servicios, Tributos, Diezmos, y Encomiendas, como de lo Espiritual, y Eclesiastico cerca de su Doctrina: Patronazgo Real, Iglesias, Prelados, Prebendados, Curas Seculares, y Regulares, Inquisidores, Commissarios de Cruzada, y de las Religiones. Y en lo Temporal, cerca de todos los Magistrados Seculares, Virreyes, Presidentes, Audiencias, Consejo Supremo, y Junta de Guerra de ellas con insercion, y declaracion de las muchas Cedulas Reales, que para esto se han despachado.

OBRA DE SUMO TRABAJO, Y DE IGUAL IMPORTANCIA, Y utilidad, no solo para los de las Provincias de las Indias, sino de las de España, y otras Naciones (de qualquier professsion que sean) por la gran variedad de cosas que comprehende, adornada de todas letras, y escrita con el metodo, claridad, y lenguaje, que por ella parecerà.

CON DOS INDICES MUY DISTINTOS, Y COPIOSOS, UNO DE LOS LIBROS, Y Capitulos, en que se divide: y otro de las cosas notables, que contiene.

SALE EN ESTA TERCERA IMPRESSION ILUSTRADA POR EL Licenc. D. Francisco Ramiro de Valenzuela, Relator del Supremo Consejo, y Camara de Indias, y electo Oidor Honorario de la Real Audiencia, y Casa de la Contratacion de Cadiz: y en dos Tomos.

CON LICENCIA. EN MADRID; Por Matheo Sacristan. Año de 1736.

Portada de *Política Indiana* de Juan de Solórzano. *Biblioteca Nacional de España, sign.1/25628*

En 1681 se aprobó una ley que prohibía el matrimonio entre ingleses u otros blancos con negros e indios bajo pena de expulsión del blanco.

También en Virginia en 1705 los esclavos dejaron de ser bienes muebles (*chattels*) y pasaron a ser bienes inmuebles (*real state*). En 1748 esta ley se modificó y pasaron a ser considerados como *personal property*.

En 1740 se aprobó el código negro de Carolina del Sur:

> *Whereas in his Majesty's Plantations in America, Slavery has been introduced and allowed, and the People commonly called Negroes Indians Mulatos and Mestizos have been deemed absolute slaves and the subjects of Property in the hands of Particulars Persons...*[362]

Además de las regulaciones comunes a otros códigos negros sobre castigos, este código negro de Carolina del Sur introducía otra prohibición. Se imponía a las personas que enseñasen a escribir a los esclavos o los utilizasen como escribientes, una multa de 100 libras esterlinas. Fijaba las horas de trabajo en tiempo de cosecha del 25 de marzo al 25 de septiembre en 20 horas al día y el resto del año en 15 horas al día.

Si el Parlamento británico no reguló el trato de los esclavos negros, sí reguló indirectamente su comercio. En septiembre de 1660 el Parlamento inglés aprobó la *Navigation Act*, que obligaba que todos los productos que se llevasen a las colonias inglesas tuviesen que ser transportados en navíos ingleses pilotados por tripulaciones inglesas. Asimismo prohibía a los no ingleses comerciar directa o indirectamente con las colonias inglesas. Los productos de las colonias inglesas solo podían ser transportados a Inglaterra por navíos ingleses.

En 1663 se aprobó por ley el estatuto de la *Company of Royal Adventureres Trading in Africa* que le concedía el monopolio para ir a comerciar a África. En 1672 también por ley se le dio este monopolio a la *Royal African Company* para que comprase en Africa *...redwood, elephant teeth, negroes slaves, hides wax, guinea grains, or other comodities...* El problema se planteó sobre si los esclavos negros eran

362. *1740 South Carolina Slave Code.* Acts of the South Carolina General Assembly. South Carolina Departament of Archives and History. Columbia. South Carolina

considerados bienes y debían acogerse a la *Navigation Act*. Sin lugar a dudas, los negros deberían ser considerados como bienes muebles (*chattels*) o mercancías y se debían acoger a la *Navigation Act*.

A lo largo del siglo XVIII en Inglaterra, los escasos casos que resolvieron los jueces que afectaron a esclavos negros, tuvieron que ver sobre si esclavos negros llegados a Inglaterra con sus dueños procedentes de las *West Indies*, al llegar al territorio ingles seguían siendo esclavos. ¿Se les podía obligar a regresar a las colonias como esclavos? ¿Se les aplicaba el *Habeas Corpus Act* de 1679? ¿Se tenía que conceder la libertad a un esclavo negro si éste era bautizado?

En 1729, Philip Yorke, *Attorney General*, y Charles Talbot, *Solicitor General*, expresaron su opinión: el status de un esclavo no variaba cuando llegaba a Inglaterra, un esclavo podía ser obligado a regresar a las colonias desde Inglaterra, y el bautismo no suponía la manumisión del esclavo bautizado. A pesar de la opinión de Yorke y Talbot los propietarios de esclavos en las colonias inglesas procuraron no bautizar a sus esclavos.

Adam Smith opinaba de la aplicación de la ley a los esclavos en las colonias británicas:

> *...en todo país en que existe la desafortunada ley de la esclavitud, el magistrado, cuando protege al esclavo, interfiere en cierta medida en el manejo de la propiedad privada del patrón, y en un país libre, donde el patrón es quizás un miembro de la asamblea colonial o un elector de tal miembro, no hace esto mas que con la mayor precaución y cautela. El respeto que debe al patrón le dificulta la protección al esclavo...*[363]

Opinaba Smith que en un país donde el gobierno era arbitrario, se refería a las monarquías absolutas de España y Francia, era usual que los magistrados interfiriesen en el manejo de la propiedad privada de los individuos y les resultaba mucho mas fácil proteger al esclavo. No sabemos qué le hacía pensar que en España o Francia no estaba protegida por ley la propiedad privada.

363. Smith, Adam, *Investgación sobre la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones*. Oikus-Tau 1976. Cap.VII De las Colonias pag.628.

El rey británico pasaba todos los veranos en Hanover (era elector de Hanover). Todo el cuerpo diplomático acreditado en Londres le acompañaba y fijaba su residencia en Hanover. Eran estancias de cuatro o cinco meses. La embajada se quedaba al cargo del segundo de la embajada. En el verano de 1749 la embajada estaba al cargo de Felix Abreu Bertodano.

Ese verano, dos negros que habían llegado en un navío corsario ingles al puerto de Londres, se escaparon. Se refugiaron y pidieron protección en la embajada española en Londres. Habían sido cautivados en las Indias españolas, durante la guerra, por corsarios británicos. Felix Abreu, acogió a los dos esclavos y se resistió a entregarlos a los corsarios ingleses. Intervino hasta el secretario de estado Newscastle, pero Felix Abreu se resistió y argumentaba su postura ante Carvajal *...sosteniendo siempre, que como vasallos del Rey y nacidos en sus dominios aunque el color los hiciese vendibles debían de gozar del privilegio de Prisioneros de guerra...*[364] Los embarcó para Bilbao, con la indicación que podrían trabajar para la *Real Compañía de Caracas*.

Intentó hacer lo mismo con otros dos esclavos que también habían sido apresados en las Indias españolas pero esta vez tuvo menos suerte. Los ingleses que se habían apoderado de ellos aducían que los esclavos eran muebles y no tenían derecho a nada. Abreu les estaba reconociendo derechos que no les reconocía la legislación británica. En la relación de gastos extraordinarios que envió la embajada a Madrid en septiembre de 1749 aparece el gasto de dos vestidos para estos dos negros, los gastos de su manutención y el costo de su envío a Bilbao.

Si no se promulgó ninguna norma por el Parlamento ingles sobre el trato a los esclavos, a finales del siglo XVIII, sí se promulgó una ley para mejorar la regulación del transporte de esclavos en navíos británicos desde las costas de África *...to any part beyond the Sea...*[365]. Desde mediados del siglo XVIII los británicos estaban preocupados por la alta tasa de mortalidad de la marinería en general y de la marinería de los barcos negreros en particular. La hacinación de los negros en las bodegas y su falta de ventilación, originaban que las enfermeda-

364. AHN, Estado leg. 4263

365. *An Act for better regulating the Manner of carrying Slaves , in British Vessels, from the Coast of Africa.1790*

des se extendiesen y afectasen a la marinería. La política imperial de Gran Bretaña se basaba en su armada y su marinería. Se modificó la dieta y las condiciones higiénicas que soportaban las tripulaciones (entre otras cosas Lind recomendaba comer verduras y fruta y tener una muda para no permanecer todo el viaje con la misma ropa a veces siempre mojada. Los negros no soportaban esta incomodidad porque iban desnudos).

La ley (*Act*) de 1790 obligaba a que los navíos negreros solo pudiesen transportar negros y ningún otro tipo de mercancías. Debían de tener un puente exclusivamente dedicado a alojar a los negros que debía tener cinco pies de alto, el número máximo de negros que podía llevar un navío era 400, y se debía contar para el cálculo de negros que se podían transportar, que cada negro debía de tener un espacio de ocho pies cuadrados. La otra restricción era que debía de haber un marinero por cada 10 negros transportados, excepto si las dos quintas partes de la carga eran niños y su altura no excedía *four feet four inches*, en este caso cinco niños equivaldrían a cuatro esclavos adultos. Sólo podrían zarpar navíos para la compra de negros en África de los puertos de Londres, Liverpool y Bristol.

La corona española dio mucha publicidad a sus leyes sobre Indias y a su Real Cédula de 1789 sobre el trato a los esclavos, que mandó imprimir. La corona británica no dio ninguna publicidad a la legislación de sus colonias americanas sobre el trato a los esclavos.

## El Asiento de Negros y la Inquisición

Las Leyes de Indias habían creado en 1569, Tribunales de la Inquisición en la ciudad de los Reyes (Lima) en Perú, en Cartagena de Indias y en la ciudad de Méjico.

El Tribunal de la Inquisición no podía actuar contra los indios pero si contra los negros. En los contratos de los asientos se especificaba que la única autoridad a la que estaban sujetos los asentistas era el Consejo de Indias, pero los oficiales del Santo Oficio podían actuar contra los factores de los asientos si estos con sus conductas causaban ofensa o escándalo al ejercicio de la Religión Católica Romana.

Los oficiales del Santo Oficio de la Inquisición de Cartagena visitaban los navíos del asiento de negros para ver si llevaban mercancías prohibidas.

En 1698 hubo una denuncia contra tres personas que trabajaban para el asiento portugués. Felipe Enriquez y Juan Morón, que se encargaban del traslado de los negros desde las costas africanas en los navíos del asiento y contra Gaspar Andrade factor de la compañía portuguesa del asiento en Cartagena. Los dos primeros entre viaje y viaje residían en Cartagena en casa de Andrade. Se les acusaba de tener costumbres judaicas, matar las reses conforme a sus ritos y guardar los sábados.

En diciembre de 1698 El Consejo de la Inquisición declaraba sobre los peligros que suponía que los negros estuviesen en contacto con judíos pues les podían enseñar los errores de la herejía *...por el diabólico artificio en que suelen persuadir aun a los mas católicos, que efecto no harán en los negros que por su docilidad y total ignorancia de nuestra sagrada religión abrazan la primera que se les propone y una vez instruidos en los errores de la herejía y esparcidos por todas las partes de las Indias qué daños no causaran con su comunicación con los Indios tan recientes en la fe...*[366]

Realmente los miembros del Consejo de la Inquisición estaban dotados de una imaginación calenturienta, y de una gran ignorancia respecto a la realidad de los negros que llegaban de África. Los negros embarcados procedían de muy diferentes etnias y hablaban diferentes lenguas. El padre Sandoval detectó más de setenta lenguas entre los esclavos llegados de África a comienzos del siglo XVII a Cartagena de Indias. Pensar que los factores del asiento que no hablaban sus idiomas tenían como objetivo instruirles en el judaísmo, cuando su único objetivo era venderlos cuanto antes al mejor precio posible es patético, y pensar que los negros después de horas de trabajo en las minas o en las estancias iban a dedicar su tiempo a aprender español o el idioma de las poblaciones indias para poder instruir a los indios en la ley de Moisés es cuando menos risible.

El Consejo de la Inquisición pensaba que la única justificación del comercio de esclavos negros era convertirlos al catolicismo *...que*

366. AHN, Estado, leg.3094

*siendo su conversión a la Iglesia el único fin que puede justificar tan escrupuloso comercio...*[367]

El 23 de diciembre de 1698 el Consejo General de la Inquisición ordenó proceder contra estas personas del asiento portugués.

El Consejo de la Inquisición opinaba que había que introducir en el texto del asiento condiciones que mirasen *...al resguardo de la pureza de nuestra fe y enseñanza de ella a los Negros...* sin embargo estas referencias no se introdujeron.

Por Real Decreto de 16 de enero de 1699 el Tribunal del Santo Oficio ordenó a Virreyes y Gobernadores de Nueva España y Perú que no consintiesen que con el motivo del asiento se quedasen en sus territorios, judíos y herejes, para ello no había ninguna justificación *...ningún motivo de mi Real Servicio, bien publico, ni interés de cualquier genero...*

El Tribunal de la Inquisición de Cartagena de Indias abrió una causa en 1702 contra Monsieur La Riu (debería ser La Rue) Administrador General del asiento de negros de la Real Compañía de Paris, por sus proposiciones heréticas. Declararon 15 testigos. Se acusaba a La Rue, de haber declarado que la Bula de la Santa Cruzada era un engaño, que el objetivo de la Bula era *sacar plata*. Otros testigos le habían oído decir que lo importante era tener buen corazón, y que no había que dar dinero para las ánimas del Purgatorio, ni limosnas para la Virgen, pues ni las ánimas ni la virgen comían, sólo había que dar limosnas a los pobres. Otros testigos afirmaban que La Rue decía que el rezo del rosario era una droga, que un santo cuya fiesta se celebraba en Indias, en Francia no era un santo sino un bellaco. Finalmente alguien declaró que *cohabitaba con soltera*. Quizás esta fuese la razón última de la denuncia.[368]

La Inquisición de Cartagena proponía el secuestro de los bienes de La Rue y enviarlo a una cárcel secreta. La denuncia terminó en el Consejo de la Inquisición en 1707.

En este caso fue mas importante no causar ninguna molestia a un súbdito de Luis XIV que las posibles ofensas a la religión católica.

El fiscal pedía prisión sin embargo *...porque siendo este reo como es vasallo del Rey Cristianísimo y de su confianza para el manejo de un*

367. AHN, Estado, leg. 3094

368. AHN, Estado, leg.3094

*negocio de tanta importancia en que se atraviesan tan crecidos intereses, es indubitable que con la prisión de este Reo, se experimentaran Grandes dispendios, y atrasos en la recaudación de los referidos intereses y otros daños irreparables hacia la autoridad y respecto del Santo Oficio y con este pretexto algunos de tantos ministros como se incluyen en los negocios del asiento faltasen al cumplimiento de sus obligaciones no sin grande quiebra de los caudales que están repartidos en todas estas provincias...* esto escribía el fiscal el 12 de enero de 1707[369]. No tuvo más problemas La Rue.

Una vez negociado el borrador del tratado del asiento de negros con Inglaterra entre Bedmar y Lexington, se pasó este borrador al Consejo de la Inquisición para que viese qué capítulos del asiento pudiesen *tocar al punto de Religión*. El Consejo de la Inquisición hizo sus comentarios sobre él, que se introdujeron en la versión definitiva.[370] Era partidario el Consejo de que la cifra de negros a introducir fuese reflejada en piezas de indias y no en toneladas, y obligó a introducir las siguientes condiciones, en relación con los empleados del Asiento en Indias, en la cláusula primera *...que las personas que pasaren a las Indias a cuidar de las dependencias del Asiento, eviten todo escándalo; porque si lo dieren serán procesados y castigados en la misma forma que lo serían en España, si tales delitos se cometiesen...* y ya se sabía por la *Gaceta de Madrid* y por los impresos de la Inquisición como se las gastaban en España.

En la cláusula séptima se establece la misma prohibición para los comandantes de los navíos y marinería, ni los comandantes de los navíos empleados por los asentistas ni los marineros habían de *...causar ofensa, ni escándalo al ejercicio de la Religión Católica Romana, debajo de la pena y por las reglas impuestas en la condición primera de este Asiento..*

La Inquisición producía inquietud en los ingleses que la compañía enviaba a Madrid. En agosto de 1721 fue nombrado para llevar los asuntos de las compañía en Madrid, Francis Stratford quien pidió a Lord Carteret credenciales pues pensaba que si no le daban credenciales y falleciese durante su estancia en Madrid, la Inquisición se podría

369. AHN, Inquisición, leg. 1621

370. AGS, Estado, leg 682

quedar con los papeles de la compañía y con sus pertenencias y quería estar protegido *...from the insults of the priests...*[371]

Seguramente el pánico que producía en los ingleses la Inquisición se debía a la publicidad que se efectuaba desde Madrid de los autos de la Inquisición. Cada vez que se producía un auto de fe, *La Gaceta de Madrid* publicaba que el auto se había producido y que se podía comprar el folletito impreso donde se daba todo lujo de detalles sobre cuantas personas habían sido ajusticiadas, cuántas habían muerto en la cárcel, y cuantas fueron condenadas a cadena perpetua. En esos años en los que la opinión pública europea se nutría de la lectura de las gacetas, esta información debía de suscitar en sus lectores cuanto menos repulsa y hay que recordar que los primeros treinta años del reinado de Felipe V, vieron un terrible recrudecimiento de la actividad de la Inquisición sobre todo contra los judaizantes.

En 1725 el factor de la *South Sea Company* en Cartagena recibió la orden de no dejar entrar negros que viniesen de Jamaica u otras colonias inglesas, sólo los que viniesen directamente de África, para que no llegasen contagiados de herejías que les hubiesen inculcado sus previos dueños. Comenta el factor, en una carta dirigida al Comité de Directores de la Compañía *...they cannot be so stupid as to conceive they would instill heretical principles to them...*[372]

### *Los sinsabores de Jonathan Dennis, porque quiso cobrar una deudas*

En 1732, el factor de la compañía en Santiago de Cuba tuvo un desgraciado incidente con la Inquisición, que le costó su puesto y *su honor* y un gran disgusto. En el asunto llegaron a intervenir, el Secretario del Despacho de Estado, Patiño, el embajador de España en Londres, conde de Montijo, el secretario de estado ingles, duque de Newscastle, y fueron informados el rey Felipe V y el rey británico Jorge II.

Nuestro hombre que se llamaba Jonathan Dennis había llegado en 1722 a la ciudad de Panamá para hacerse cargo de la factoría de la *South Sea Company* en esa ciudad. Se llevaba bien con todo el mundo, algu-

371. BL, Ms. Add. 25560. Memorials.

372. BL, Ms. Add. 25.560. Memorials.

nos hasta llegaron a decir que era *romano católico*. En 1731 la compañía lo trasladó a La Habana y en 1732 lo trasladaron a Santiago de Cuba. Cuando llegó a esta ciudad se alojó en la casa que tenía arrendada su antecesor, que era la casa de un presbítero, D. Francisco Jose Mustelier. Al poco de instalarse, el citado Mustelier pasó por el almacén de la compañía y quiso comprar unas mercancías a un precio ínfimo. Dennis le dijo que no se las podía vender a ese precio. Mustelier le dijo que si era así, que abandonase inmediatamente su casa. Dennis se mudó rápidamente a otro alojamiento y le comunicó a Mustelier que según los libros de la compañía debía 7.000 pesos por mercancías que no había pagado y que además debía 400 pesos en monedas de plata que la compañía le había prestado. Mustelier empezó a difamar contra él.

Mientras ocurría todo esto, llegó al puerto un paquebote inglés capitaneado por Diego Phelps. Un muchacho, criado de Phelps, había hecho pedazos antes de llegar a puerto el reloj del escribano del paquebote y ante el miedo que se le castigase huyó a tierra y se refugió en una cabaña de la playa que pertenecía a un mulato a quien confesó que se quería bautizar y hacerse católico y que su capitán no le dejaba.

A los pocos días ante las promesas del capitán que le aseguraba que no le iba a pasar nada, el muchacho regresó a bordo, pero la historia había llegado a oídos de Mustelier, quien se presentó en la playa con una compañía de soldados a quienes embarcó en unas falúas y abordó el barco exigiendo que se le entregase al muchacho para que pudiese ser bautizado. Dennis estaba a bordo del navío y se negó a entregárselo, exigiéndole además que no podía subir a bordo sin una orden del Gobernador que era el juez protector del asiento.

Mustelier después de resistirse mandó por la orden del Gobernador. Se le entregó al muchacho que salió llorando del paquebote, lo llevaron a tierra y lo bautizaron. El chico se volvió a escapar y regresó al buque.

Mustelier acusó a Dennis ante la Inquisición diciendo que había publicado varias proposiciones tocantes a la religión, que escandalizaba a la población lanzado ataques contra la religión católica y que además había impedido que se bautizase a un criado inglés. Dennis intentó defenderse pero no tuvo éxito.

La denuncia llegó a Madrid. El 15 de noviembre de 1734 se informó a Patiño del expediente que el Comisario del Santo Oficio de la Inquisición de Cartagena enviaba al Consejo de Inquisición en Madrid:

REAL CÉDULA

*DE SU MAGESTAD*

SOBRE

LA EDUCACION, TRATO Y OCUPACIONES

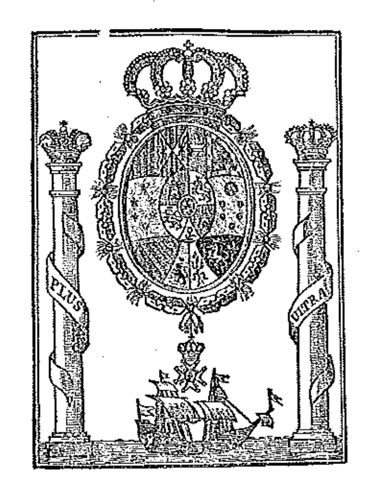
DE LOS ESCLAVOS

EN TODOS SUS DOMINIOS DE INDIAS,

É ISLAS FILIPINAS,

BAXO LAS REGLAS QUE SE EXPRESAN.






MADRID.

EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE IBARRA,

AÑO DE MDCCLXXXIX.

Portada de la Real Cédula sobre educación, trato y ocupaciones de los esclavos en Indias. *Biblioteca Nacional de España, sign.HA/11666*

*Con motivo de haber D. Jonatas De Nis factor ingles del asiento de negros en la ciudad de Santiago de Cuba, proferido con grande escandalo muchas proposiciones hereticas formales solicitando persuadir a su creencia a diferentes vecinos de aquella ciudad y el de resistir la entrega de un muchacho inglés que quería ser católico fue procesado por este Tribunal, cuyos autos con sumaria de ocho testigos remitió al de la Suprema... que SM le comunique al embajador en Londres que la Compañía le separe del empleo sin dilacion...*

La compañía lo quiso enviar a otra factoría de las Indias. Felipe V envió cartas a los gobernadores y oficiales de Cartagena, Panamá, Portobelo y Buenos Aires comunicándole que si la compañía enviaba a Dennis como factor no le admitiesen. Envió estas órdenes a todos los puertos de Indias.

El conde de Montijo aparece como una de las personas más beligerantes y violentas en toda esta historia. Sin conocer la verdad de todo el asunto, le escribió a Patiño insistiéndole que se diesen ordenes al Tribunal de la Inquisición que aprehendiesen a Dennis *para que según su instituto y credito sea castigado,* por los delitos que había cometido *contra nuestra sagrada religión,* y criticando duramente que la compañía se resistiese a enviarlo a Inglaterra. En sus comentarios se vislumbra que Montijo desconoce como funcionaba una empresa y las obligaciones que tenía hacia sus empleados y las obligaciones de los empleados hacia la empresa, para él solo había amos y criados.

Montijo comentaba a Patiño, que el rey de España que estaba interesado en la cuarta parte de todo el capital y productos de la compañía, podía solicitar que se expulsase a Dennis, aunque no hubiese ningún motivo para ello. Aquí estaba equivocado el embajador de España en Londres, el rey de España no tenía la cuarta parte del capital de la compañía, parece inconcebible que no lo supiese Montijo, y así Montijo comenta a Patiño sobre *...lo ridiculo e impertinente de dificultar retirar a un criado de la compañía de su empleo...*

Los directores de la compañía habían informado a Newcastle que se había acusado injustamente a Dennis y que ni siquiera se le había dado audiencia para que se pudiese defender y que no se había aportado ni una sola prueba en su contra. En abril de 1735, Felipe V, dió orden al Tribunal de la Inquisición para que aprehendiese a Dennis. El

embajador de España en Londres, conde de Montijo comunicó a los directores de la compañía que si el factor no salía de la isla, lo apresaría la Inquisición. Ante esta amenaza la compañía le envió un mensaje para que saliese inmediatamente de la isla y se fuese a Jamaica. En junio de 1735, Dennis abandonó todas las pertenencias de la compañía y se marchó a Jamaica, con el muchacho *bautizado*.

Dennis desde Jamaica envió a los directores de la compañía *...provanza jurídica de testigos de todas clases de vecinos de Cuba de su moderado proceder y prudente conducta...*

Con toda esta información, la compañía redacto un memorial para el soberano británico. Dennis también desde Jamaica escribió una carta a Montijo explicándole cómo se habían producido los hechos, porque había querido cobrar las deudas que una persona tenía con la compañía y le pedía su ayuda para rehabilitar su honor y buen nombre. Como se dice, a buena puerta fue a llamar.

Por su parte Montijo, en agosto, desde Hanover, donde estaba pasando el verano el soberano inglés, comunicó a Giraldino, director por España en la *South Sea Company*, que estuviese pendiente de lo que pasase. Le hizo llegar la carta que había recibido de Dennis. La carta de Dennis también se envió a la corte de Madrid. Patiño fue partidario de no dejar traslucir la más leve duda sobre la actuación del Tribunal de la Inquisición de Cartagena y que el Consejo de la Suprema (Inquisición) averiguase *...con la puntualidad que acostumbra...* lo que había ocurrido. Pero finalmente el extracto de la carta de Dennis nunca se envió al Consejo de la Suprema.

La Inquisición, en la causa que montó contra Dennis, consiguió que una persona de la ciudad de Panamá también le denunciase, un mulato, barbero, que alguna vez le había afeitado. Según se lee en la causa, el barbero informó que una vez que fue a casa Dennis, para afeitarle, este le enseñó un libro en el se decía que San José había conocido *carnalmente a la Virgen* y que por lo tanto Jesucristo era hijo natural de San Jose y que su madre no fue virgen.

Se representa uno la escena y no puede parecer mas surrealista lo que se lee. Choca las referencias tan explicitas sobre las relaciones carnales entre San Jose y la madre de Jesucrito escritas por los familiares de la Santa Inquisición. ¡El trabajo que se tomó la Inquisición para montar la causa contra el pobre Dennis!

La historia esta contada con todo detalle[373] y nos ilustra cómo el mecanismo de la Inquisición se ponía en marcha. En este caso como en muchos, por una denuncia por motivos económicos no religiosos. El denunciante conseguía sus objetivos y en este caso además de los tremendos perjuicios que causaba al denunciado provocaba un embrollo internacional. Se ocupó más el embajador Montijo de este asunto, que de pedir las cuentas a la *South Sea Company* para ver cuáles habían sido las ganancias de la Corona española.

***La negrita Teresa.***

Otro factor de la *South Sea Company* también tuvo problemas con la Inquisición, también en la isla de Cuba. En este caso el afectado fue el factor de la compañía en la ciudad de la Habana, Wargent Nicholson. La protagonista y la excusa para la actuación fue una niña negra llamada Teresa.

El comisario del Santo Oficio en La Habana, Manuel Burón, ordenó el 5 de octubre de 1731 a dos familiares de la Inquisición, uno de ellos religioso, que acompañados por cuatro soldados y un cabo entrasen en las oficinas de la compañía y sacasen de allí por la fuerza a una niña negra llamada Teresa y la depositasen en el convento de San Francisco. Un colegio para niñas que había en la ciudad.

La razón según Buron era que el factor Nicholson había sacado a esta niña por la fuerza de casa de una familia, los Garay, y pretendía enviarla a Jamaica y la niña estaba bautizada, *...siendo la extracción de la niña un perjuicio para nuestra sagrada religión porque se la sustrae de los ritos catolicos...y un perjuicio para su alma, habiendo de ir a morar y residir como esclava debajo de la potestad y fuerza de los herejes enemigos de nuestra fe catolica...*

Todo se produjo sin informar y sin permiso del Gobernador y Capitán General de Cuba Dionisio Martínez de la Vega que era el juez protector de la compañía del asiento en la isla. Los familiares de la Inquisición sacaron a la niña contra la voluntad de Nicholson de las oficinas

373. AGI, Indiferente General, leg, 2791, Correspondencia vía reservada con los directores del asiento en Londres, 1735; AHN, Inquisición, leg 1599

de la compañía y la depositaron en el colegio. Todas las decisiones se tomaban ante notario, y así se puede leer en el expediente el trasiego a que someten a la niña, que ya no era tan niña.[374]

Nicholson se quejó inmediatamente al Capitán General y le informó que hacía cuatro años había dado como regalo a la esposa de Pedro Garay una negrita de unos 7 o 8 años para compensarla por haber alojado en su casa a una señora inglesa que llegó a la isla. La negrita había llegado a la isla en 1721 en época del anterior factor de la Compañía Juan Paris, que por entonces en 1732 residía en Jamaica. Juan Paris había llegado de visita a La Habana. La madre de la niña vivía en Jamaica y debía ser una esclava que pertenecía a Juan Paris. La niña Teresa debía de haber llegado a La Habana con un año o menos. Los niños de menos de 4 años se solían vender con sus madres por el mismo precio.

El Capitán General pidió explicaciones al Comisario del Santo Oficio, quien volvió a repetir la historia de que a la niña se la había sacado a la fuerza de casa de los Garay para llevársela a Jamaica.

Mientras tanto se lee en el expediente que las niñas del colegio *se habían quejado* porque no querían tener a Teresa como compañera, mas bien serían las monjas las que se quejaron. El Comisario tuvo que sacar a la niña del colegio. Como no sabía que hacer con ella, le ordenó a un familiar de la Inquisición que se la llevase a su casa y que su mujer la cuidase. No debió de ser muy del agrado de la mujer del servidor del Santo Oficio así que de nuevo el Comisario volvió a tener a la niña.

El 5 de noviembre, el Comisario del Santo Oficio tomó la decisión ante notario de enviar la niña ni más ni menos que al mismísimo Capitán General, con un escrito en el que le conmina que se quede con ella. El Capitán General debió pensar que había perdido la razón. El notario da fe que el Capitán General se niega a recibir el escrito y a la niña. Entonces el Comisario Buron ordena que la niña vuelva a casa de los Garay de donde *...con notable esfuerzo, con violencias y amenazas...* según Buron la había sacado el factor Nicholson y otro inglés llamado Juan Paris que residía en Jamaica y que había sido anteriormente, el factor de la compañía en La Habana y que por esos días estaba en la ciudad.

Pedro Garay y su mujer doña Margarita que entonces tenía 40 años, se niegan a recibir a la niña. Pedro Garay comunica al Comisario *...se*

374. AHN, Inquisición, leg. 1599

*sirviese excusarle porque no quería tener intervención en cosa alguna sobre dicha negrita ni tenía ni quería tener propiedad en ella y asi se lo suplicaba a su merced...* y doña Margarita declaró que fue ella la que envió la niña a Nicholson.

Declaró doña Margarita que había perdido la escritura de donación, pero que le había remitido la negrita a Nicholson con un papel firmado por ella y que lo hizo libre y espontáneamente, asegurándole que ni ella ni sus herederos jamás le reclamarían su propiedad y que *...le holgaría que ella* (Teresa) *aceptase servir a Vuesa merced como deseo...* También le comunicó que el encargo que le había hecho de una negra *...lo dejase en suspenso porque ya lo había remediado...* lo que nos da a entender que la había comprado de contrabando, o a un particular.

El factor de la compañía, Nicholson comunicó al Capitán General, que se había vulnerado los términos del Tratado del Asiento, y que *...con la menor insinuación que se le hubiera hecho de ser opuesto a los dogmas de la Religión Católica el embarque de dicha negra para las colonias inglesas, el mismo hubiera disuadido del intento al dicho Paris...* Su animo *...siempre había sido proceder arreglado a las obligaciones de su empleo sin causar la menor inquietud, turbación ni ofensa y con especial atención en puntos de religión como lo verificaba el que teniendo en su casa crecido numero de esclavos negros profesaban todos la Religión Catolica...*

Nicholson les comunicó a los que allanaron su casa que él impediría el embarco pero no le hicieron caso y se llevaron a Teresa y le dijeron *...los privilegios del asiento solo son buenos para los que se gobiernan con leyes hereticas y no para los Romanos Catolicos por no haber fuero que valga, ni aun en los palacios reales donde no intervenga la autoridad de la Santa Inquisición...*

No sabemos dónde terminaría Teresa ni por qué las señoras no la querían en sus casas.

En mayo de 1732 el Comisario Buron escribió a los señores inquisidores de Cartagena de Indias *...ningun escandalo mayor ni mas grave perjuicio se ha podido ocasionar a nuestra sagrada religión como es pretender llevarse con violencia o sin violencia a la referida negrita catolica cristina de edad tierna y pueril a tierras y reinos donde la religión catolica se aborrece...* Teresa ya con trece o catorce años no era tan niña ni tan pueril y quizás, además de católica fuese bella y atractiva.[375]

375. AHN, Inquisición, leg.1599

El asunto se vio a mediados de 1735 en la Junta del asiento de negros del Consejo de Indias, el Consejo de Indias decidió que se comunicase al Consejo de la Inquisición que el Comisario Buron se había sobrepasado en sus actuaciones.

Los funcionarios del Santo Oficio veían en los puertos de las Indias como una serie de oficiales reales cobraban buenos sueldos de la compañía del asiento.

Los factores y representantes de la compañía del asiento tenían una posición de privilegio entre la clase dirigente criolla, podían servirles y solucionarles muchas necesidades debido a sus relaciones con Londres y Jamaica. Esta posición de privilegio debía de generar muchas envidias en estos funcionarios de la Inquisición cuyos servicios no necesitaba el asiento. Buron deseaba que los empleados del asiento lo mirasen *...sin tanto orgullo.*

Se lee en los dos casos que analizamos el siguiente párrafo en el inicio de la causa *...el atropellamiento continuado y desprecio que padecemos los ministros del Santo Oficio por los ministros y jueces asi eclasiasticos como seculares...* lo que refleja la falta de poder de la Santa Inquisición en las Indias.

En 1761 se quejaba el Tribunal de la Inquisición de Cartagena de Indias *...que no se ha podido dar tormento porque no hay instrumentos desde principios de siglo ni ministro que los sepa utilizar...*[376]

376. AHN, Inquisición, leg. 1621

# CAPÍTULO XIV
## EL COMERCIO DE ESCLAVOS NEGROS Y LA LITERATURA ECONÓMICA

*...Quien en las Indias habra visto en manos de un español, o de un hombre blanco, una azada, quien le habra visto en la rueda de un molino, cual en un trapiche limpiando caña para fabricar azucares, cual cardando, o torciendo lana, para la fabrica de paños en los obrajes, cual en una panadería y quien en todos los oficios inferiores,* así se expresaba uno de los directores de una factoría de la compañía francesa del asiento en 1709[377]

Treinta años más tarde, Antonio de Ulloa en su descripción de América del Sur, confirma este hecho. Todos los trabajos que no estuviesen relacionados con el comercio, estaban en manos de negros (esclavos y libres), de mulatos, de indios, de mestizos y demás castas de indios y negros.[378]

A pesar de la importante presencia de mano de obra de esclavos negros en las Indias, de la importancia política que tuvo el asiento de

377. Archives d'Outre Mer, F/2A/8

378. Ulloa, Antonio, *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional.* 1748

negros, del ingente trabajo administrativo que generó esta actividad, nada de esto se vio reflejado en la literatura económica española de los siglos XVII y XVIII.

En general el tema del comercio de negros esta ausente de la literatura mercantilista española de los siglos XVII y XVIII, en España. En el siglo XVI dos importantes obras sobre contratos condenaron el tráfico de esclavos. Esta condena no vuelve a aparecer en ninguna obra mercantilista ni post mercantilista española durante el siglo XVII ni el XVIII.

## Escritores religiosos

### *Dos dominicos: Tomas de Mercado y Bartolomé de Albornoz*

Tomás de Mercado, uno de los pocos escritores mercantilistas que vivió en las Indias, publicó en 1569 *Tratos y Contratos de mercaderes y tratantes*[379]. Tomás de Mercado nacido en Sevilla, había marchado a Méjico donde ingresó en un seminario dominico, de regreso a España, se licenció en Teología en Salamanca. Falleció durante su tercer viaje a Nueva España.

Cuando Tomás de Mercado publicó su obra, todavía no se había monopolizado el comercio de negros. El primer asiento es de 1595. Tomas de Mercado dedica un capitulo de su obra al *trato de los negros de Cabo Verde*, actividad que describe como muy continua en las gradas de la Universidad de Mercaderes de Sevilla, actividad que califica de *lamentable y miserable*.

Desde el punto de vista jurídico Mercado considera que cautivar o vender negros u otra cualquier gente es negocio licito de *iure gentium* siempre que las causas sean: a) la guerra, el vencido pertenece al vencedor, b) los delitos públicos, el que cometiere un delito pierde su libertad, c) que los padres en extrema necesidad tienen la facultad de vender a sus hijos.

---

379. Reditado con estudio preliminar por Nicolás Sánchez Albornoz en la Colección Clásicos del Pensamiento Económico español del Instituto de Estudios Fiscales en 1977.

Pero estas tres causas están llenas de engaños, y los negros de Cabo Verde son *mal habidos* y peor traídos *...por el gran interés y dineros que les dan a los mismos negros, por lo cual es y ha sido siempre pública voz y fama que, de dos partes que salen, la una es engañada o tiránicamente cautiva o forzada.*

> *Demás, aunque esto es accidental, que los tratan cruelísimamente en el camino cuanto al vestido, comida y bebida. Piensan que ahorran trayéndoles desnudos, matándolos de sed y hambre, y cierto se engañan, que antes pierden. Embarcan en una nao, que a las veces no es carraca, cuatrocientos y quinientos de ellos, do el mismo olor basta a matar los más, como en efecto muchos mueren, que maravilla es no mermar a veinte por ciento. Y porque nadie piense digo exageraciones, no ha cuatro meses que dos mercaderes de gradas sacaron para Nueva España de Cabo Verde en una nao quinientos y en una sola noche amanecieron muertos ciento y veinte, porque los metieron como a lechones y, aun peor, debajo de cubierta a todos; de su mismo huelgo y hediondez, que bastaban a corromper cien aires y sacarlos a todos de la vida, los mató, y, fuera justo castigo de Dios, murieron juntamente aquellos hombres bestiales que los llevaban a cargo; y no paró en esto el negocio, que antes de llegar a México murieron casi trescientos. Contar lo que pasa en el tratamiento de los que viven sería un nunca acabar. Después espantémonos de la crueldad que usan los turcos con los cristianos cautivos poniéndolos de noche en sus mazmorras; cierto, muy peor tratan estos mercaderes cristianos a los negros, que ya son también fieles, porque en la ribera, al tiempo de embarcarlos, los bautizan a todos juntos con un hisopo –que es otra barbaridad grandísima*[380].

Aunque Mercado afirma que la venta y compra de negros en Cabo Verde es justa y lícita afirma a continuación que viendo lo que en realidad pasa es pecado mortal y que los mercaderes de gradas no deben sacar negros de Cabo Verde.

380. Mercado, Tomas de, *Suma de Tratos y Contratos* 1977. Capitulo XXI, *Del trato de los negros de Cabo Verde,* pag. 234

Además de Tomás de Mercado, otro dominico en la segunda mitad del siglo XVI condenó la esclavitud de los africanos. A los pocos años de publicar Tomás de Mercado su obra, otro dominico que también había residido en Méjico y que dio clases en la universidad de la ciudad de Méjico, Bartolomé de Albornoz publicó *Arte de los Contratos,* en Valencia, en 1573.

Albornoz dedicó su magnífica obra tamaño folio, una edición de lujo para la época, al obispo de Segovia, Diego de Covarrubias. Y la dirige a juristas, teólogos, confesores, escribanos y mercaderes que deseen la salvación de su alma, y porque va dirigida a mercaderes Albornoz la escribe en castellano: *...es necesario el libro a todos los mercaderes asi los que tratan en menudo, como a los que negocian en grueso y generalmente a todo genero de tratantes que deseen la salvación de sus almas porque sepan lo que les conviene hacer para no perder la gloria eterna por la ganancia temporal...*

Trata en su densa obra, los contratos personales, reales, irregulares y matrimoniales. En el libro que dedica a los contratos reales, analiza las figuras de las encomiendas y de los repartimientos de los indios y *de la vendida de esclavos*. Dice haber visto en 1550, indios esclavos en Méjico aunque la corona había prohibido ya hacer esclavos a los indios.

Al tratar de los *Cambios y Mercaderes* habla de las *De las Mercaderías Prohibidas*. Cree Albornoz *...otras mercaderías hay no prohibidas por la ley, mas para la conciencia tanto o mas peligrosas...como es la contratación de negros, de su derecho no tratare por vía de precepto, si no de un simple consejo (del cual cada uno tome lo que le pareciere y mejor armare) que como otra vez he dicho el consejo no obliga...*

Cita a Mercado pero no esta de acuerdo con él en los tres motivos que justificarían la esclavitud de los negros, tampoco esta de acuerdo con la justificación de que el hacerlos esclavos para convertirlos a la religión cristiana justificaría la esclavitud porque *...la libertad del anima no se ha de pagar con la servidumbre del cuerpo...*y aconseja a los mercaderes que *...puesto que hay otras cosas para emplear su caudal no gusten trato tan carnicero cuya ganancia es tan poca, que si miran todos los Mercaderes mas gruesos de Castilla y Portugal que han tratado en este trato no veran hacienda de ellos cuajada, ni que llegue a colmo...*[381]

---

381. Albornoz, Bartolomé, *Arte de Contratos*, Valencia 1573, pag 131

Albornoz sin embargo justifica que los moros puedan ser cautivados *...como ellos nos cautivan a nosotros...* pero recomienda no tenerlos en casa ni como sirvientes. *Arte de los Contratos* fue incluida en el Indice y el Santo Oficio prohibió su lectura, esta es la razón por la que este autor y esta obra no vuelve a ser citada.

### *Dos monjes franciscanos, los primeros abolicionistas*

Si los mercantilistas de los siglos XVII y XVIII no condenan en sus escritos el tráfico de negros a Indias, ni la esclavitud de los negros, si la Iglesia no condenó el tráfico, ni la esclavitud hasta bien entrado el siglo XIX, hubo dos religiosos de la orden franciscana que a finales del siglo XVII en Cuba, si condenaron la esclavitud negra en las Indias, y por ello fueron llamados a España y sus obras prohibidas por la Inquisición. Ellos fueron, Francisco Jose de Jaca y Epifanio Moirans, que se negaron a dar la absolución en la confesión a los dueños de esclavos. Se enfrentaron al poder eclesiástico y civil a favor de los negros. Fueron desterrados de Cuba y conducidos presos a España.

Los dos primeros abolicionistas fueron dos franciscanos. Francisco Javier de Jaca escribió en La Habana, en 1681, *Resolución sobre la libertad de los esclavos*. En 1682, y también en La Habana, Epifanio de Moirans, escribió *Servi Liberi seu naturales mancipiorum libertatis iusta defensio* (Siervos libres o la justa defensa de la libertad natural de los esclavos).

El sacerdote venezolano José Tomás López Garcia, encontró estos escritos en la Archivo General de Indias y los publicó traduciendo la obra de Moirans del latín al castellano.[382] Moirans es tajante:

> *Nadie puede comprar y vender a ninguno de los negros de Africa.*
> *Todos los que posean alguno de ellos estan en la obligación de manumitirlos, bajo pena de condenación eterna.*
> *Sus señores estan obligados, al manumitirlos, a restituirles el producto de sus trabajos y pagarles la indemnización correspondiente.*

382. Lopez Garcia, José Tomás, *Dos defensores de los esclavos negros en el siglo XVII*. Visión Libros 2007

En 1685 cuando Carlos II pregunta al Consejo de Indias si era necesario llevar negros a América, y si se había tenido Junta de teólogos a fin de reconocer si era lícito comprarlos por esclavos, el Consejo de Indias cuando le explica lo imprescindible que eran los negros en las Indias, no le informa de los escritos de Jara y Moirans pero le comenta en su informe *...y se arriesga tanto en discurrir en este punto, que en los Galeones ultimos que vinieron a estos Reynos, porque dos capuchinos predicaron en La Habana queriendo persuadir que no era licita la esclavitud de los negros fue tanta la inquietud que causó a los naturales que originó una conmoción tan grande que se temió una sublevación de aquel Reyno y se vió precisado el Gobernador a obligar a los capuchinos que se embarcasen y restituirlos a Castilla y a tomar VM la resolución con ellos de que se les prohibiese volver a pasar a Indias*[383]... Estos dos monjes capuchinos eran Jara y Moirans.[384]

### *Los Jesuitas*

Los jesuitas Alonso de Sandoval y Luis de Molina también se preocuparon por la suerte de los negros, sobre todo por la salvación de sus almas, describiendo las circunstancias que rodeaban su llegada a Cartagena de Indias, y cómo se les bautizaba.[385]

Alonso de Sandoval, jesuita que residió la mayor parte de su vida en un colegio de la Compañía en Cartagena de Indias, se dedicó a catequizarlos y denunció sus sufrimientos. Su obsesión si se puede llamar así era bautizarlos y catequizarlos. Aprendió varias de las diversas lenguas de los negros que arribaban en los armazones a Cartagena de Indias. Realizó unas descripciones de las terribles condiciones en que llegaban y del cruel trato que recibían de sus dueños.

---

383. AGI, Indiferente General, leg 2841

384. Los capuchinos eran monjes franciscanos que se les llamaba asi por tener su hábito una capa con capucha.

385. Sandoval, Alonso de *Un tratado sobre la esclavitud.* Alianza Universidad 1987. Edición e Introducción de Enriqueta Vila Villar.

THE

UNIVERSAL DICTIONARY

OF

TRADE and COMMERCE,

Tranflated from the French of the Celebrated

Monfieur SAVARY,

INSPECTOR-GENERAL of the MANUFACTURES for the King, at the Cuftom-Houfe of *PARIS:*

WITH LARGE

Additions and Improvements,

Incorporated throughout the Whole WORK;

Which more particularly accommodate the fame to the

TRADE and NAVIGATION

Of thefe Kingdoms,

And the LAWS, CUSTOMS, and USAGES,

To which all Traders are fubject.

By MALACHY POSTLETHWAYT, Efq;

THE SECOND EDITION.

VOL. I.



LONDON:

Printed for JOHN KNAPTON, in Ludgate-Street.

MDCCLVII.

Portada del Universal Dictionary de Savary traducido por Postlethwayt. *Biblioteca Nacional de España, sign.2/63718*

Su obra la publicó en Sevilla en 1627 y se volvió a publicar en 1647 y no fue prohibida por la Inquisición[386]. Describe Sandoval todas las castas de negros que llegan a Cartagena y su procedencia y sus características. Al leer sus terribles descripciones cómo se transportan y cómo los dueños trataban a sus esclavos, se pregunta uno sobre la racionalidad de este comportamiento. Si los esclavos eran caros cómo les maltrataban hasta hacerles morir y no sacaban ninguna rentabilidad de ellos. Por lo que narra Sandoval, que no informa sobre los precios a los que se vendían estos negros a comienzos del siglo XVII en Cartagena, los precios debían de ser muy bajos cuando los dueños los trataban de esa manera.

Como expone Enriqueta Vila los jesuitas fueron más paternalistas, menos beligerantes que los franciscanos y que los dominicos. Pero fueron los religiosos de estas tres órdenes, franciscanos, dominicos y jesuitas, los que escriben sobre la terrible suerte de los esclavos en el siglo XVII. Los escritores políticos y los funcionarios de la corona, justifican la esclavitud o la consideran un mal necesario. Los escritores franciscanos, dominicos y jesuitas que condenan la esclavitud de los negros o critican su situación vivieron todos en las Indias.

## Veitia Linaje

En 1671, Veitia Linaje que había trabajado antes de pasar al Consejo de Indias, durante largos años en la Casa de Contratación en Sevilla, publicó *Norte y Contratación de las Indias,* donde recogió toda la normativa relativa a la Casa de Contratación. El libro fue traducido al inglés en 1701 y se volvió a editar en inglés en 1720, su traductor informa a los lectores ingleses en el Prólogo a la traducción sobre la inmensa información que la monarquía española ponía a disposición del público relativa a la regulación del comercio con las Indias

*Norte y Contratación de las Indias* no se volvió a editar en todo el siglo XVIII. No se volvió a editar hasta el siglo XX.

386. Sandoval, Alonso, *Un Tratado sobre la Esclavitud.* Alianza Editorial. 1987. Edición e Introducción por Enriqueta Vila Villar.

Jose Veitia Linaje había sido tesorero y juez conservador en la Casa de Contratación, donde el oficial mayor de la tesorería llevaba un libro titulado *Assientos de Negros*. En *Norte de Contratación* dedica un capítulo a toda la normativa que regula los asientos desde su inicio y durante el siglo XVII, por lo que al editar la *Recopilación de las Leyes de los Reynos de Indias* no incluyó esta normativa referente a los asientos de negros.

El capítulo que dedica Veitia a los esclavos negros en *Norte de Contratación* es el capitulo XXXV que titula *De los negros esclavos que se llevan a las Indias y forma de los asientos que suelen hacerse dellos*. Explica Veitia que cuando se descubrió América se prohibió llevar esclavos pero a los pocos años *...se fue reconociendo que el trabajo de la minas, y demas beneficios y labor de los campos no podía superarse por los indios y para que les ayudasen se dispensó la prohibición referida, para que se pudiesen llevar algunos esclavos, como fuesen negros...y cuando fue entrando mas el tiempo y aumentandose las labores de los campos, y de las minas se fue reconociendo mayor falta de trabajadores y creciendo la estimación y valor de los negros...* aumentó el número de los que se llevaban y los derechos que debían de pagar por las licencias para llevarlos.

Veitia resume muy brevemente el contenido de las normas de Indias sobre los esclavos negros que ya viven en ellas por estar *...fuera del intento de este libro...* y se centra en narrar cómo comienzan los asientos y en describir las condiciones de los asientos celebrados hasta 1671. Se centra en el primer asiento firmado en 1595 y en el asiento de Grillo y Lomelin firmado en 16663.

Los textos de los asientos de negros se venían publicando a lo largo del siglo XVII, como después se publicaron en el siglo XVIII el asiento firmado con la compañía francesa y el asiento inglés.

## Escritores españoles del siglo XVIII

***Gerónimo de Uztáriz. Marqués de Santa Cruz de Marcenado. Bernardo de Ulloa. José Campillo***

Gerónimo de Uztariz, que no viajó nunca a las Indias, en su *Teórica y Práctica de Comercio y de Marina* (1724), valora la renta del asiento de

negros en 300.000 escudos de vellón cuando cuantifica el valor de las diferentes rentas de la corona en 1722. Pero en ningún momento de la obra habla sobre el asiento de negros, a pesar que lo debía de conocer muy bien. Gerónimo de Uztariz había sido el apoyo y la pluma del marqués de Bedmar, cuando era Gobernador de los Países Bajos españoles de 1701 a 1705 y cuando estuvo de Virrey en Sicilia de 1705 a 1708, por lo que en las reuniones y negociaciones que mantuvo Bedmar con Lexington y Gilligan para llegar a un acuerdo sobre el contenido del asiento de negros debió de contar con la inestimable colaboración de Uztáriz. Uztáriz trabajaba por entonces en la Secretaria de Despacho de Estado con José Grimaldo. Uztáriz cita en varias ocasiones al marqués de Monteleón. No analiza el problema planteado por la escasez de mano de obra en las Indias y no se pronuncia sobre el tráfico de esclavos, lo único que expresa es su opinión contraria a la existencia de compañías privilegiadas de comercio

Álvaro Navia-Osorio, marqués de Santa Cruz de Marcenado, en su *Rapsodia Económico Política Monárquica,* publicada en 1732, recomienda que una gran compañía española monopolizase el comercio con Indias y Filipinas. No trata tampoco el tema del tráfico de negros a las Indias, ni una sola palabra. Marcenado había sido plenipotenciario en el Congreso de Soisssons y estaba al corriente de los problemas planteados por el asiento de negros con Inglaterra.

Bernardo de Ulloa en su obra publicada en 1740 *Restablecimiento de las Fabricas y del Comercio Español* [387] dedica un capítulo al daño que causaba el asiento de negros en el tráfico y comercio español con las Indias por el contrabando que realizaba. Opinaba Ulloa, que este comercio, el tráfico de negros, lo deberían hacer los españoles viajando a las costas africanas donde no existiesen factorías de europeos, con navíos españoles, pagando con mercancías que *siendo de corta estimación, se la daban grande aquellos bárbaros pagándolas por el inestimable precio de la libertad de sus hijos, parientes o paisanos, y tal vez por la de sus enemigos, que aprisionan en sus reencuentros, riñas o guerras..* [388] Desconocía Bernardo de Ulloa, el complejo proceso y

387. Gonzalo Anes editó la obra de Bernardo Ulloa con un estudio preliminar en 1992 en la Colección Clásicos del Pensamiento Español del Instituto de estudios Fiscales.

388. Ulloa Bernardo, *Restablecimineto de las Fábricas y Comercio español.* 1992, pag.141.

la variedad de mercancías que eran necesarias para la compra de los negros.

José Campillo había viajado y residido en Indias, dirigiendo los astilleros de La Habana, donde trabajaban esclavos negros. Antes de ser nombrado Secretario de Despacho de Marina e Indias escribió el *Nuevo Sistema de Comercio Económico para la América*. La obra, censurada por la Real Academia de la Historia, no fue publicada hasta 1789, mucho después de su muerte[389]. Era partidario del comercio libre *...las ventajas del comercio libre son infinitas...* y de que pudiesen salir los navíos que hacían el tráfico con América de todos los puertos de España. Campillo, realiza una dura crítica al sistema de gobierno de las Indias y al trato a los indígenas por parte de los españoles, pero ninguna mención a los esclavos negros y su comercio. Si menciona el hecho que los franceses de las Antillas recibían subvenciones para comprar esclavos negros. Su propósito es hacer útiles a los indios, dándoles tierra para su cultivo, cifra el número de indios en las Indias entre 12 y 15 millones, pero no dice nada sobre el número de negros.

En 1724, Gerardo Moro, de la Real Audiencia de Méjico, publica un libro para justificar que las mercancías que introduce la compañía inglesa del asiento en su navío anual no debían pagar el impuesto de alcabala en ninguna de las ventas sucesivas. Es un concienzudo estudio legal. Podemos leer como justificación para la exención de este impuesto, que puesto que la compañía no tiene que pagar en las ventas que realiza de los negros que introduce en Indias el impuesto de la alcabala, tampoco debe pagarlo en las ventas las mercancías del navío anual, existiendo *...una indivisible unidad entre los negros y los generos...* Dedica Moro más de 40 páginas en intentar demostrar que negros y mercancías son lo mismo.

### *Pedro Rodríguez de Campomanes*

En 1762 Pedro Rodríguez de Campomanes escribió una obra titulada *Reflexiones sobre el comercio español a Indias* que no publicó y que

389. La Real Academia de la Historia actuó como el primer censor civil, en relación a los libros sobre la situación y la historia de las Indias y de la Corona española.

no vio la luz hasta que en 1988 fue publicada en la Colección Clásicos del Pensamiento Económico Español por el Instituto de Estudios Fiscales con un estudio preliminar de Vicente Llombart, que es la persona que encontró el manuscrito en la biblioteca de la Fundación Universitaria Española.[390]

El capítulo XIX lo dedica Campomanes a analizar el tráfico y asientos de negros en las Indias Occidentales. Estudió Campomanes el texto de todos los contratos de los asientos, excepto el texto del asiento francés que confiesa que no ha leído. Hace una descripción detallada de todos ellos, introduciendo sus comentarios y añadiendo información que recoge de la obra de Veitia Linaje, de Antonio Herrera y *Recopilación de Leyes de Indias*[391].

Explica Campomanes que fue Bartolomé de las Casas quien animó a la introducción de negros para aliviar la suerte de los indios. En 1517 Carlos V dio licencia para la introducción de 4.000 negros. Narra Campomanes cómo durante el reinado de Carlos V y Felipe II, este comercio gozó de gran libertad y los derechos que se pagaban por introducir a los negros llegó a subir hasta 2 millones de reales. Felipe II en 1595 puso en estanco este comercio. Hasta entonces los portugueses traían los negros desde la costa de Guinea a Sevilla y desde allí se embarcaban en las Flotas y pagaban los derechos en Sevilla.

Comenta Campomanes que a partir del tercer contrato de asiento *...empezó a declinar el valor de este ramo a la Real hacienda. Tal es el efecto de todo asiento o Estanco en materia de comercio. Suele ganarse en tales Contratos a los principios pero son destructivos de la Industria, al cabo arruinan el mismo ramo de comercio...*[392]

Realiza una dura crítica Campomanes de los abusos cometidos durante el asiento de Grillo y Lomelin. Al analizar la corta vida de los asientos durante el siglo XVII comenta Campomanes:

> *...Es claro que la introducción de negros de suyo no es útil, por que si lo fuera el Consulado de Sevilla habría continuado en*

390. Pedro Rodríguez de Campomanes *Reflexiones sobre el Comercio Español a Indias.* Edición, transcripción y estudio preliminar de Vicente Llombart Rosa. . Madrid 1988

391. Los textos de estos contratos se encuentra en el Archivo de Indias, Contaduría legajo 261

392. Rodríguez de Campomanes, Pedro , op. cit. pag 312

*ello, como el Consulado tenía para sí el comercio de Indias, para nada necesitaba el asiento de negros en que perdía por los crecidos derechos. Y así este asiento quedó a los extranjeros como pretexto para comerciar en Indias*[393]*...*

Opinaba Campomanes que si Felipe II no hubiese asentado el comercio de negros, las Indias españolas no se hubiesen despoblado. Propone Campomanes que este comercio se liberalice y que su introducción sea libre de derechos por españoles en navíos propios. España debería tener factorías en África. Propone también tener una factoría de negros en una de las islas Canarias, un puerto franco de negros. Para Campomanes el comercio de negros es de suma importancia para la corona ya que no se puede hacer florecer las colonias sin una abundante introducción de negros sobre todo para la implantación del cultivo intensivo de azúcar y tabaco, como habían hecho ingleses y franceses es en sus islas del Caribe.

### *Jorge Juan y Antonio de Ulloa*

Los escritores políticos españoles del siglo XVIII, nunca criticaron el tráfico de esclavos. Si escribieron sobre la explotación de los indios por parte de los españoles. Jorge Juan y Antonio de Ulloa en el informe secreto que pasaron a las autoridades españolas después de su expedición científica con La Condamine expresaron la situación social, económica y política que observaron en el Virreinato del Perú. Subrayaron la triste situación de los indios y llegaron a decir que los indios estaban sujetos a una esclavitud mas opresiva que los negros *...comparadamente pueden llamarse dichosos aquellos Africanos, a quienes la fuerza y razón de las colonias han condenado a la opresión servil...*[394]

En ningún momento estos ilustrados, Jorge Juan y Antonio de Ulloa realizaron una crítica de la esclavitud de los negros. Explicaron Jorge Juan y Antonio Ulloa la magnitud del contrabando de negros, mercan-

393. Idem, pag 323

394. Ulloa, Antonio. Op. cit.

cía europeas y de mercancías de China que se introducía por Panamá. Jorge Juan y Antonio de Ulloa tuvieron un conocimiento in situ de la situación del Virreinato de Perú, y solo Campillo de los escritores políticos españoles del siglo XVIII estuvo en Indias.

## Literatura Europea. Los Diccionarios de Comercio

Si en España no se escribe sobre el tráfico de negros en el siglo XVIII, los lectores europeos tuvieron a su disposición una nutrida y densa información sobre este tráfico y sobre el comercio en África. Se la proporcionó Jacques Savary de Bruslons en su obra *Dictionnaire Universel de Commerce*[395], obra en tres volúmenes tamaño folio, publicada entre 1723 y 1730 en Paris, que tuvo tal éxito que se volvió a editar en Ámsterdam en cuatro volúmenes entre 1726 y 1732, en Paris en 1741, en Ginebra en 1744 y en Copenhague entre 1759 y 1765.

Savary, en la voz *Negres*, afirma:

> *Los europeos realizan desde hace varios siglos el comercio de estos desgraciados esclavos, que sacan de Guinea y de otras costas de Africa, para sostener las Colonias que han establecido en varios lugares de America y de las islas Antillas.*
>
> *Es dificil justificar el comercio de los negros; sin embargo es cierto que como estos miserables esclavos encuentran a menudo su salvacion en la perdida de su libertad, y la instruccion cristiana que se les da unida a la necesidad indispensable que se tiene de ellos para los cultivos de caña de azucar, tabaco, e indigo, dulcifica lo que hay de inhumano en un negocio en el que los hombres son los comerciantes de otros hombres y los compran lo mismo que si comprasen bestias para el cultivo de sus tierras...*[396]

Este párrafo podría resumir la opinión europea sobre el tráfico de negros en el siglo XVIII.

395. Savary des Bruslons, Jacques, *Dictionnaire Universel de Commerce*

396. Traducción de la autora, como todas las citas traducidas.

Savary, en la segunda edición del *Dictionnaire* reproduce el código negro de Luis XIV de 1724. En la voz *Commerce de l'Afrique* explica con todo lujo de detalles, los diferentes puntos de la costa africana donde se realizaba la compra de negros, los procedimientos que debían de seguirse para su compra, y las mercancías que servían para este trueque ya que los negros se intercambiaban por mercancías. Savary en la entrada *Piece d'Inde*, explica que en el comercio de negros se denominaba, negro pieza de indias, a un hombre negro o mujer negra desde los quince a los veinticinco o treinta años, sano bien constituido, no jorobado y con todos sus dientes. Tres niños de diez a quince años valían dos piezas, dos niños por encima de cinco años y hasta diez años valían una pieza. En la voz *Compagnies*, habla de la *Compagnie de Guinée et de l'Assiente*, y resumen las obligaciones del Asiento francés.

Resume el contenido del asiento firmado por España con la *South Sea Company* a la que llama *Compagnie de la Mer du Sud*, y explica cómo se creó la Compañía y cómo empezó a funcionar. Resalta el hecho de que los extranjeros podían comprar las acciones de la compañía en la Bolsa de Londres.

En 1751, Malachy Postlewayth publicó la traducción inglesa del *Dictionnaire Universel de Commerce* de Savary de Bruslons. Había dedicado 20 años de su vida a este proyecto. La versión inglesa apareció con muchas adiciones, pues decía Postlethway que la versión francesa estaba en todas las buenas bibliotecas y no hubiese sido de interés para el lector tener una versión equivalente en inglés. En 1757 se publicó una segunda edición[397], en 1763 la tercera edición y en 1774 la cuarta.

En la traducción inglesa del Diccionario de Savary aparece la voz *Assiente* en el volumen I y la voz *South Sea Company* en el volumen II.

Postlethway se justifica bajo la voz *Assiente* de la versión inglesa:

> *...although I have already declared my disapprobation of the slave trade in general yet, from the nature of this work, I am under the necessity of describing the state of this trade, as well*

397. *The Universal Dictionnary of Trade and Commerce translated from the French of the celebrated Monsieur Savary, inspector- general of the Manufactures for the King, with large Additions and Improvements incorporated throughout the whole work; which more particularly accommodate the same to the Trade and Navigation of these Kingdoms.*

*as of others, and to show what was as well as what is, it's present situation and circunstances, in regard both to the Spaniards and ourselves...*[398]

Este puede ser un buen resumen de la actitud de los escritores económicos del siglo XVIII sobre el tráfico de esclavos. Es un comercio y como tal hay que analizarlo. Y no puede haber nada reprobable en el comercio, al contrario, el comercio no tiene moral, el comercio es una religión:

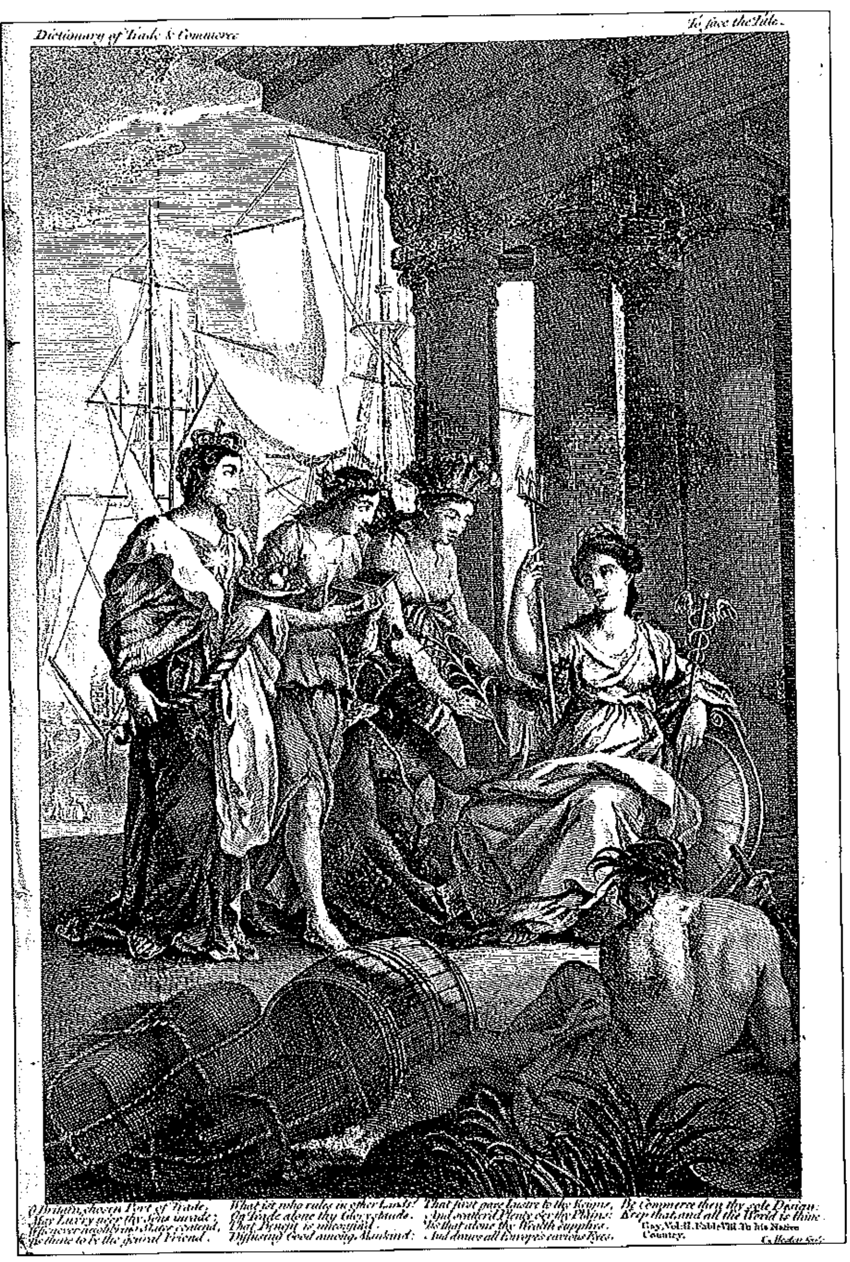
*O Britain chosen port of Trade../ On Trade alone thy Glory stands/ That benefit is unconfined/ Diffusing good among mankind/ That first gave lustre to thy Reigns/And scattered plenty over the Plains/This alone thy Wealth supplies/And draws all Europe's envious eyes/Be commerce thy sole design/Keep that and the World is thine*[399]

Bajo la voz *Assiente,* Postlethway expone el contenido del asiento firmado entre España y la *old french Guinea Company* y cómo en el Tratado de Utrecht los franceses se vieron forzados a ceder el asiento a los ingleses. Ofrece una explicación de cómo había funcionado la importación de negros a la América española durante los siglos XVI y XVII.

Postlewayth reproduce todo el articulado del asiento inglés, añadiendo que el contrato había sido más beneficioso para Inglaterra que el firmado por Francia. Aunque en 1751, España e Inglaterra habían firmado un Tratado por el que finalizaba el asiento, Postlewayth justi-

398. Idem...*a pesar que ya he expresado que desapruebo el comercio de esclavos en general, sin embargo, dada la naturaleza de esta obra, me encuentro en la necesidad de describir el estado de este comercio, así como el de otros, y mostrar como ha sido y como es la situación en la que se encuentra y como se desarrolla tanto respecto a los españoles como a nosotros mismos...*

399. Gay, *To his native Country,* fabula VIII, reproducida bajo el grabado de la portada de la versión inglesa del *Dictionnaire* de Savary,
*O Britania privilegiado puerto de Comercio/ tu Gloria solo descansa en el Comercio / Sus beneficios no tienen límites/esparcen la bondad sobre la Humanidad/ Fue lo primero que dio esplendor a tus Reinos/ Y distribuyó la abundancia sobre tus Territorios/ Es lo único que te suministra Riqueza/ Y hace que Europa te mire con envidia / que sea el Comercio tu único objetivo/ Guardalo y el Mundo sera tuyo.*



Grabado de la contraportada del Universal Dictionary de Savary traducido por Postlethwayth. *Biblioteca Nacional de España, sign.2/63718*

fica todas las explicaciones sobre el asiento por si algún día volviese de nuevo a manos inglesas.

Informa al público inglés, como ya había hecho Savary al lector francés, cómo se realizaba la conversión del número de negros, que llegaban a los puertos españoles de Indias, a piezas de indias. Lo ilustraba con un ejemplo. Decía, supongamos que llega un barco con una carga de 610 cabezas de negros (los negros se contaban por cabezas tanto en España, como en la civilizada Inglaterra, como en la refinada Francia) entre los que se encuentran 250 con buena salud y la edad conveniente, 60 enfermos o viejos, 150 niños entre 10 y 15 años, y 150 niños entre 5 y 10 años, pues bien se paga al rey un impuesto como si hubiesen llegado 470 negros. Los 250 sanos y entre 15 y 30 años equivalían a 250 piezas de indias, los 60 enfermos o viejos se les consideraba como ¾ de pieza cada uno es decir en total 45 piezas, los niños entre 10 y 15 años, se contabilizaban 3 por 2, en 100 piezas y los niños de 5 a 10 años se contabilizaban 2 por una pieza, en 75 piezas. De las 610 cabezas de negros solo pagaban derechos de entrada 470. Savary en el ejemplo de la edición francesa había hecho el cálculo con una cargazón de 565 cabezas.

También explica con todo detalle, el *prodigious tour*, de cómo se transportaban, en el siglo XVII, los negros desde la costa de Guinea a las minas de plata de Potosí. De Guinea a Jamaica, de Jamaica a Portobelo, de allí a pie hasta el puerto de Panamá, donde se volvían a embarcar hasta Callao, de nuevo embarcados hasta Arica, de Arica a las minas les quedaba un viaje de 150 millas, se morían uno de cada tres que embarcaban en Guinea, en un viaje de mas de cuatro meses.

La compañía inglesa del asiento introducía los negros para el Virreinato de Perú a través de Buenos Aires, hasta donde llegaban directamente de la costa africana, y desde allí por tierra los conducían a Bolivia y Perú.

Con las numerosas ediciones del *Dictionnaire* de Savary en su versión francesa y en su versión inglesa toda Europa estaba al corriente de todos los pormenores del tráfico de negros.

## ADAM SMITH Y LA ESCLAVITUD

Adam Smith en su libro *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* publicado en 1776 valora la esclavitud cuando analiza los salarios, la evolución económica de la sociedad y el tema de las colonias.

Considera Smith que para un propietario era más caro comprar y mantener un esclavo que pagar un salario a un trabajador libre:

> *Se ha dicho que los gastos de mantenimiento de un esclavo corren a cargo de su amo, mientras que en el caso de un sirviente libre corren por cuenta de este. Sin embargo, los gastos de mantenimiento del último están, en realidad, tan a cargo del patrón como los del primero...Pero aunque los gastos de mantenimiento de un sirviente libre corran a cargo del patrón, por regla general le costará mucho menos que el esclavo. El fondo destinado a la preparación y sustitución, si se nos permite decirlo así, del esclavo que sufre desgaste físico, esta administrado por un amo negligente o un capataz descuidado. El fondo destinado a este mismo fin en el caso del sirviente libre lo administra el mismo. Los desordenes que normalmente se dan en la economía de los ricos se trasladan a la administración del primer fondo, mientras que la estricta frugalidad y cuidadosa atención de los pobres se traducen claramente en la del segundo. Con tales diferencias en la administración, el mismo objeto requerirá gastos muy distintos para ejecutarlo. Con arreglo a la experiencia de todas las épocas y naciones, pienso que, en el fondo, el trabajo realizado por hombres libres es mas barato que el de los esclavos.*[400]

Adam Smith cree que la productividad del esclavo era muy baja:

> *Si pocas mejoras se pueden esperar de los grandes propietarios, aun menos deben esperarse cuando emplean esclavos*

400. Smith, Adam, *Investigación sobre la Naturaleza y la Riqueza de las Naciones*. Editores Campbell y Skinner. .Oikus-Tau 1998,Volumen I pag.163

*como trabajadores. La experiencia de todas las épocas y naciones demuestra que el trabajo ejecutado por esclavos es el más caro de todos, aunque aparentemente solo cueste el sustento. Una persona que no puede adquirir propiedades solo esta interesada en comer todo lo que pueda y trabajar lo menos posible. Cualquier trabajo que efectúe mas allá de su propio sustento solo se le puede imponer mediante violencia, jamás lo hará voluntariamente.* [401]

Sin embargo piensa que el cultivo del azúcar y del tabaco es compatible con el trabajo esclavo, por los grandes beneficios que se obtienen en este tipo de cultivos, lo que llevaría a darle la vuelta a su argumento y a cuestionarse si los beneficios obtenidos en las plantaciones de azúcar y tabaco era debido al empleo de mano esclava y no libre:

*El cultivo del azúcar y del tabaco es compatible con el trabajo esclavo, mientras que, al parecer, el cultivo del grano no lo es. En las colonias inglesas, cuyo producto principal es el grano, la mayor parte de la labor la hacen los hombres libres. La última resolución de los cuáqueros de Pennsylvania de dar libertad a todos los esclavos negros, nos induce a pensar que no son muchos, pues si hubieran constituido una parte importante de sus propiedades, jamás hubieran adoptado tal decisión. Por el contrario, en nuestras colonias azucareras todo el trabajo lo hacen los esclavos, y en las tabaqueras la mayor parte. Los beneficios de las plantaciones de azúcar en cualquiera de las colonias inglesas en las Indias Occidentales son, generalmente, mayores que las de cualquier otra clase de cultivo conocido en América o Europa, y las ganancias de las plantaciones de tabaco, aunque inferiores a las de las plantaciones de azúcar, son muy superiores, como ya se ha visto, a las del cultivo de grano. Ambas se pueden permitir la utilización de esclavos, pero las de azúcar con mayor ventaja que las de tabaco. Por consiguiente, en las colonias azucareras el número de negros es*

401. Adam Smith op. cit. Cap. II De la Decadencia de la Agricultura.pag. 440

*mucho mayor en proporción a los blancos que en las colonias tabaqueras.*[402]

*...Pero en las colonias azucareras francesas no se les impide, como en las inglesas, el refinado de su propio azúcar, y lo que es más importante, la naturaleza de sus gobiernos introduce naturalmente una mejor dirección de sus esclavos negros...*[403]

*...En todas las colonias europeas el cultivo de la caña de azúcar se realiza con esclavos negros...pero como el beneficio y éxito del cultivo que se realiza con el ganado depende mucho del buen cuidado del tal ganado, así los beneficios y éxito de aquel que se realiza con esclavos depende igualmente del buen cuidado de esos esclavos, y en la dirección de los esclavos, los franceses son superiores, pienso, a los ingleses...*[404]

Seguramente Smith, pensaba que los franceses *dirigian* mejor a sus esclavos porque la parte de la isla Española, Saint Domingue, bajo dominio francés, la actual Haiti, había superado en producción de azúcar a Jamaica, la gran isla productora de azúcar de las colonias británica. No sabemos si Smith había leído el Código negro francés, con el que los franceses dirigían tan magníficamente a sus esclavos.

No opinaba de la misma manera que Adam Smith, Francisco Cornejo, comandante de la Armada de Barlovento, quien en 1720 envía un informe a Miguel Fernández Durán, Secretario del Despacho de Guerra y Marina sobre el coste de mantenimiento de la Armada de Barlovento. Opinaba Cornejo que la Armada debería establecerse en el puerto de La Habana y no en el de Veracruz como era el deseo del Virrey de Nueva España, marqués de Valero. Para Cornejo el coste de mantenimiento de la escuadra de Barlovento era muy elevado porque no se utilizaba mano de obra esclava como hacían otras potencias marítimas en el Caribe:

*...para conseguir el ahorro referido es menester servirse de negros como hacen las demás naciones, en sus colonias y*

402. Smith, Adam, op.cit. pag 441

403. Smith, Adam, po.cit. Cap II. De las Colonias, pag 627.

404. Smith, Adam, op.cit. pag 628

*muchos particulares españoles de modo que en este puerto (Habana) necesita SM tener 300 esclavos para que aprendan y se empleen en tierra y a bordo en los oficios que van apuntados al margen (calafates, carpinteros, aserradores, albañiles, herreros, faroleros...) para cuyo efecto se mandara que los carpinteros despidan los muchachos que tienen y admitan los negros en su lugar...de haber hecho y hacerse oy todo a peso de pesos, pagando tantos jornales y tan crecidos en todos los referidos oficios... proviene que la fabrica de un navío o su carena cuesta cuatro o seis veces mas de lo que pudiera costar...*

Y Cornejo realiza los siguientes cálculos:

Los jornales de las diferentes escalas (muchachos, aprendices, obreros, oficiales y maestros) en los diferentes oficios, oscilaban de 4 reales de plata al día para los muchachos hasta 16 reales de plata al día para los maestros, el salario medio lo fija Cornejo en 10 reales de plata al día, y añade *...además de sufrirles mil picardías...* Un esclavo bien mantenido de comida y ropa costaba al día dos reales de plata *...y trabaja con más regularidad y fidelidad...*(que la mano de obra no esclava). Los negros que se comprasen serían el primer año bozales, el segundo aprendices, el tercero oficiales y el cuarto la mitad serían maestros. Los 300 esclavos que se necesitaban se podían comprar a 100 pesos cada uno. A este precio Cornejo los debería comprar de contrabando y no a la compañía del asiento. El coste de compra (300.000 pesos) se amortizaría pronto ya que el coste de manutención de los 300 esclavos sería de 75 pesos al día 27.375 pesos al año.Y añade:

*...Si también se trajesen algunas negras del rey para que de los negros se casen el que quisiese no hay duda que con la procreación crecerá el número de esclavos y no será menester comprar en adelante...*[405]

No se pronuncia Adam Smith sobre el rentabilísimo comercio con África, es decir sobre el comercio de esclavos. Cuando publica en 1776 An *Inquiry into the nature and causes of the Wealth of Nations* los

405. AHN, Estado, leg. 2308

potentes puertos de Liverpool y Bristol vivían del comercio con África, *African Trade*, como de manera eufemística se llamaba al comercio de esclavos. Adam Smith consideraba necesario que la corona británica financiase los fuertes que se habían construido en la costa africana para llevar a cabo el *African Trade*.[406]

## LA *SOUTH SEA COMPANY* Y EL LECTOR INGLÉS

Durante la vida de la *South Sea Company* se publicaron en Inglaterra multitud de opúsculos sobre la compañía, estas publicaciones se concentran en tres momentos de la vida de la compañía, cuando se crea, cuando se produce el crash bursátil y la compañía es intervenida por el Parlamento y cuando la compañía intenta abandonar el asiento de negros y que España le compense esta renuncia con un pago anual hasta que finalice el periodo del derecho de su monopolio a la introducción de negros en las Indias españolas.[407]

Con mucho el momento en el que se producen mayor número de publicaciones es cuando se produce la especulación con las acciones de la compañía. Durante 1720 se realizan 175 publicaciones, y durante 1721, 150 publicaciones. En Inglaterra se produjo una ingente impresión de documentos sobre la *South Sea Company* durante la década 1720-1730, como consecuencia de toda la información que el Parlamento inglés exigió a la *South Sea Company*, pero toda esta publicística se centra en las operaciones financieras de la compañía no en su actividad mercantil. Hubo autores que escribieron sobre la conveniencia del asiento de negros con España el mas representativo fue Malachy Postlethwayth.

En 1735 Templeton que fue durante varios años un administrativo de la compañía publicó en Londres *The secret history of the late directors of the South Sea Company. A particular account of their conduct with regard to the asiento commerce and others transactions highly*

406. Smith, Adm, op.cit.Libro V.Cap. I *De los gastos del Soberanoo de la Republica.*

407. Sperling John G.*The South Sea Company.An Historical Essay and Bibliogrphical Finding List.* Harvard University Printing Office 1962

*injurious to the propietors and prejudicial to the king of Spain as being interested one fourth part in the trade.*

Explica Templeton al público ingles cómo los factores que tenía la compañía, en los puertos de las Indias introducían negros irregularmente y se quedaban con el dinero de su venta. Informa que la compañía no envió al rey de España el estado de sus cuentas cada cinco años como estaba comprometida, que el navío de registro que enviaba la compañía a Indias llevaba cargamento de otros comerciantes. Al llegar el navío de permiso a Cartagena o Veracruz, rápidamente se le acercaban otros barcos con el pretexto de aprovisionar a la tripulación y lo que hacían era ir cargando el barco a la misma velocidad a la que este se iba descargando.

Al regreso, los barcos de la compañía llevaban a Londres, el producto de la venta de los negros, y de las mercancías del navío de registro, y además muchas remesas de plata que pertenecían a españoles. La compañía argumentaba que desconocía estos hechos y que no los podía remediar, sin embargo el autor afirma que la compañía sabía perfectamente lo que ocurría. El autor explica que la *South Sea Company* intentó comprar a los directores que el rey de España enviaba a Londres para defender sus intereses, y subraya que el primer director que envió a Londres el rey de España Guillermo Eon no sabía hablar ingles.

Cuando el asiento estaba interrumpido por haberse declarado, en 1739, la guerra entre España e Inglaterra, se publicó un librito *A true and impartial account of the rise and progress of the South Sea Company wherein the Asiento Contract is particular considered* en 1743 en Londres, por un *Gentleman resident in Jamaica*. Se explicaba al público inglés el contenido del asiento con las obligaciones contraídas por la compañía que lo explotase. Se confunde el autor pues informa que el préstamo que la compañía debía conceder al rey era la parte de capital que le adelantaba. Habían pasado tantos años desde su firma, que ya nadie se acordaba cómo se creó la *South Sea Company*.

El autor defensor de los intereses de Jamaica explica que es mas ventajoso para Inglaterra el comercio de contrabando que se hacía desde Jamaica a las Indias españolas, que el realizado por la *South Sea Company*. En relación al asiento de negros, afirma que la *South Sea Company* no podía introducir los 4.800 negros anuales porque los vendía a un precio que oscilaba entre 250 y 300 pesos y no podía competir con los comercian-

tes que desde Jamaica los situaban en los puertos de las Indias a 150 pesos por negro. Si el navío de registro regresaba con 250.000 libras esterlinas, desde Jamaica se vendían en las Indas españolas, mercancías por valor de 2 millones de libras esterlinas al año.

Malachy Postlethway (1707-1767) en 1748 publicó *Considerations on the revival of the Royal British assiento between his Catholick Majesty and the honorable The South Sea Company. With an humble attempt to unite the african Trade to that of the South Sea Company.* Había firmado España el Tratado de Aquisgrán en 1748, por el que se prolongaba el asiento durante cuatro años más. Postlethway califica este contrato entre la *South Sea Company* y la monarquía española *a peculiar contract*.

Su interés es demostrar que el asiento aunque era un monopolio era beneficioso para Inglaterra en su conjunto, no entraba en valorar el comercio de negros *...that the assiento is a monopoly in this sense is true: but a British monopoly that excludes foreign Nations from trade, can never be thought detrimental to British subjects in general...However impetuous therefore has been the cry against trading monopolies in general; yet to condemn every kind of monopoly in the gross indiscriminally, is most certainly a popular mistake, however fashionable it may have been...* [408]

Compadece a España por no tener asentamientos en África para surtirse de negros, y justifica que España conceda el monopolio de la importación de negros a una sola compañía extranjera. Opina que sería la ruina de Inglaterra si no se pudiese proveer de negros para sus plantaciones y dejase que cualquier traficante de cualquier país pudiese llevar negros a las colonias británicas. Piensa Postlethway que los ingleses no supieron conseguir grandes ventajas del asiento, por las guerras y sus desencuentros con la corte de España.

Postlewayth fue el primer historiador de la *South Sea Buble*. Una de las voces que introduce en su Diccionario es la de *South Sea Company*, explica con detalle las operaciones financieras que dieron lugar a la

408. Postethway, *The Universal Dictionary*...vol I pag 135...*no cabe duda que el asiento es un monopolio, pero un monopolio que excluye a naciones extranjeras de este negocio no se puede considerar dañino para el conjunto de los súbditos británicos... a pesar de las airadas críticas contra los monopolios comerciales en general, sin embargo condenar cualquier tipo de monopolio indiscriminadamente, es una equivocación por muy a la moda que este crítica...*

especulación sobre las acciones de la compañía en la Bolsa de Londres en 1720. Informa sobre el patrimonio de los que eran directores cuando la compañía es intervenida, y sobre el grupo de políticos a los que sobornó la compañía.

Postlethway cambió de opinión respecto a lo beneficioso que podía ser el asiento de negros con la corona española. En 1757 explicaba que el asiento había sido ruinoso para Inglaterra y sobre todo para los intereses negreros de Jamaica.[409]

Postlethway defendió el tráfico de esclavos como la base de la economía de las colonias inglesas. Fue un fiero defensor del comercio con África con lo que ello conllevaba. Opinaba que algunos cristianos nobles y benevolentes pensaban cambiar todo el sistema del *African trade* pero que esto solo se podría realizar cuando hubiese suficientes trabajadores blancos en las plantaciones americanas lo que haría innecesario llevar negros desde África.

Otro autor inglés que escribió sobre la *South Sea Company* fue Adam Anderson, quien en 1765 publicó *An historical and chronological deduction of the origin of commerce, from the earliest accounts*. Relata las vicisitudes de la Compañía desde su creación sin analizar el detalle del contenido del asiento ni dar datos sobre su actividad en el tráfico y venta de negros. Narra con mayor precisión la actividad de pesca de la ballena. Anderson considera que la compañía no tuvo mayores beneficios debido a la mala gestión de los factores y al contrabando que se realizaba desde Jamaica.

Anderson fue la fuente principal de Adam Smith cuando escribe sobre la *South Sea Company*. Adam Smith opinaba que *...parece contrario a la experiencia que una sociedad por acciones pueda prosperar en alguna rama de comercio exterior* (incluido el trafico de esclavos) *si se enfrenta a la competencia de comerciantes particulares.*[410] Cree Adam Smith que las sociedades por acciones se deben dedicar a actividades rutinarias, como la banca, los seguros, la construcción de canales o el abastecimiento de agua a una gran ciudad.

409. Postlewayth, Malachy, *Britain Comercial interest explained and improved in a series of dissertations on several important branches of her trade and Police, containing a candid inquiry into the secret cuases of the present Misfortunates of the nation with proposals for their remedyby Malachy 'Postlewayth author of the Universal Dixtionary of Trade and Commerce.* 2vols. 1757

410. Smith, Adam, op.cit. pag 778

Considera Adam Smith que las compañías por acciones que se habían dedicado al comercio exterior con privilegio exclusivo habían gestionado mal sus negocios, entre ellas, la *Royal African Company* y la *South Sea Company.* Piensa Smith que a pesar de que la *South Sea Company* atribuyó su fracaso a la extorsión y opresión del gobierno español, este fracaso quizás se debiera fundamentalmente a la mala gestión y a las actuaciones *depredadoras* de agentes y factores.

El *African Trade* que era una manera eufemística de hablar del tráfico de esclavos, era muy beneficioso para Inglaterra, los negros no se compraban con plata, sino con mercancías, generaba un inmenso tráfico marítimo, que ofrecía oportunidades a armadores y era una buena escuela para la marinería. Debido a que una de las mercancías que se utilizaban para la compra eran textiles, supuso una demanda importante que afianzó la industria inglesa.

Los traficantes ingleses pagaban los esclavos con linos de Irlanda, lanas de Escocia y sedas y algodones estampados de la India. El importante crecimiento de la industria textil británica a lo largo del siglo XVIII estuvo estrechamente ligado a la compra de los esclavos en África. A medida que avanzaba el siglo un mayor volumen de los tejidos de las industrias de Lancashire iban destinados a la compra de esclavos o a vestir a los esclavos de las colonias americanas.

En 1750 el valor de los tejidos ingleses que se dedicaban al comercio africano era de 7.839 libras, en 1760 fue de 52.264 y en 1.783 fue de 162.370 libras.[411]

411. Walvin, James, *Fruits of Empire.* 1997

## Archivos y bibliotecas consultados

Biblioteca Nacional de España, Madrid.
Biblioteca del Palacio Real, Madrid.
Archivo Histórico de Protocolos de Madrid.
Archivo Histórico Nacional, Madrid.
Archivo General de Simancas, Valladolid.
Archivo General de Indias, Sevilla.
The British Library, Londres.
Institute of Historical Research. University of London, Londres.
Bodleian Library. University of Oxford, Oxford.
Bibliothèque nationale de France, Paris.
Archives diplomatiques. La Courneve. Ministère des Affaires étrangères, Paris.
Bibliothèque Saint-Geneviève, Paris.
Archives nationales d'outre-mer, Aix-en-Provence.

### Abreviaturas de los archivos y bibliotecas más citados

Biblioteca Nacional de España, Madrid (BN).
Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (APM).
Archivo Histórico de Protocolos de Madrid (AHN).
Archivo General de Simancas, Valladolid (AGS).
Archivo General de Indias, Sevilla (AGI).
The British Library, Londres (BL).

# BIBLIOGRAFÍA


ALBORNOZ, Bartolomé, *Arte de Contratos*. Valencia 1573

ANDERSON, Adam, *An historical and chronological deduction of the origin of commerce, from the earliest accounts*. 1765.

*Assiento Ajustado entre las dos Majestades Catholica y Bretanica, sobre encargarse la Compañía de Inglaterra de la introducción de Esclavos Negros en la America española*.1713

*Assiento ajustado entre las dos Majestades, Cathólica y Christianísima con la Compañía Real de Guinea establecida en el Reyno de Francia sobre encargarse de la Introducción de Negros en la America*.1701

BALEN, Malcom, *A very English Deceit*. 2002

BETHENCOURT MASSIEU, Antonio de, *Relaciones de España bajo Felipe V. Del tratado de Sevilla a la Guerra con Inglaterra(1729-1739)*.1998

BLACKWELL, Basil, *The Whig Supremacy*. 1939

*Breve reseña histórico-crítica de la moneda española*.1861

BRUZEN DE LA MARTINIÈRE, Antoine Agustin, *Dissertation histrorique sur el Duchez de Parme et de Plaisance*. 1722

BRUZEN DE LA MARTINIÈRE, Antoine Agustin, *Introduction a l'Histoire de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amerique*. 1735

BRUZEN DE LA MARTINIÈRE, Antoine Agustin, *Le Grand Dictionnaire Geographique, Histrorique et Critique*. 1726

CANTILLO JOVELLANOS, Alejandro del, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la Casa de Borbón: desde el año 1700 hasta 1842*. Madrid 1843

CARRUTHERS, Bruce, *City of Capital. Politics and Markets in the English Financial Revolution*. 1999

CARSWELL, John, *The South Sea Buble*. 1993

CELLARD, Jacques, *John Law et la Régence*. 1996

CHAMBON, Joseph, *Le Commerce de l'Amerique par Marseille*. Avignon. 1764

CIPOLLA, Carlo M., *La odisea de la plata española*. 1999.

*Colección de Tratados de paz, alianza, comercio.., ajustados por la Corona de España con las potencias extranjeras desde el reynado del Señor Don Phelipe quinto hasta el presente*. Madrid en la Imprenta Real 1796.

CORP, Eduard, *A court in exile*. Cambridge University Press. 2004

CURTIN, Philip, *The Atlantic Slave Trade: a census*.1969.

DALE, Richard, *The First Crash*. Princeton University Press. 2004

DAVIES, K.G., *The Royal African Company* 1957.

DE LA VEGA, José, *Confusion de Confusiones*. Diálogos curiosos entre un Filosofo agudo, un Mercader discreto y un accionista erudito describiendo el negocio de las acciones , su origen, su etimología su realidad, su juego y enredo. Editado por la Bolsa de Madrid, con prólogo de Gonzalo Anes. 1997

DEERR, Noel, *The history of Sugar*, 2 vols, London 1949-1950

DEFOE, Daniel, *A Tour through the whole island of Great Britain*. Peguin Books. 1971

DESSERT, Daniel, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*. Fayard. 1984

DICKSON, P.G.M., *The financial revolution in England: a study in the development of public credit 1688-1756* London. 1967

DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio, *La esclavitud en Castilla en la Edad Moderna y otros estudios de marginados*. 2003

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio, *Política y Hacienda de Felipe IV*. Ediciones Pegaso. 1983

DONAN, Elizabeth, T*he early days of the South sea Company, 1711-1718*. *Journal of Economic&Business History*. May 1930

DOWNIE, James Alan, *Robert Harley and the press. Propaganda and the public opinion in the age of Swift and Defoe*. 1979

DU FRESNE DE FRANCEVILLE, Joseph, *Histoire de la Compagnie des Indes*. Paris 1746

DUHAMEL DU MONCEAU, Henri-Louis, *Moyens de conserver la santé aux equipages des vaiseaux. Avec la manière de purifier l'air des hôpitaux*. 1759

ELTIS, David, *The rise of the África*n *slavery in America*. Cambridge University Press. 2000

*Encyclopedie ou Dictionnaire Raisonné des Sciences, des Arts et des Métiers, par une Société des Gens des Lettres*. 1751.

Escudero, José Antonio, *Los Secretarios de Estado y del Despacho (1474-1724)*. 1969

Fernandez Durán, Reyes, *Gerónimo de Uztariz (1670-1732) Una Política Economica para Felipe V*. 1999.

Fernandez Durán, Reyes, *Gerónimo de Uztáriz. Una Reflexion Ulterior. Cuadernos de Ciencias económicas y empresariales*. Año 24 N°38. 2000

Forbonnais, François Véron Duverger, *Recherches et considerations sur les finances de France, 1595-1721* Basle 1758

Freschot, Casimir, *Histoire du Congrès et de la Paix d'Utrecht*. 1716

Gárate Ojanguren, Monserrat, *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de la Habana* 1993.

Garcia Baquero, Antonio, *Cadiz y el Atlantico (1717-1778)*. 1976

*Gazette d'Amsterdam*. Reedición en versión electrónica por el Ministerio francés de Asuntos Exteriores, el Centre d'études du XVIII siècle y el Institut des Sciences de l'Homme de la Universidad de Oxford. Distribuido por la Voltaire Foundation.

*Great Bubles*, 3 volúmenes. 2000. Editado por Ross B. Emmett

Gregg, Edgard, *Queen Anne* 1980

Hatton, Reginald, *George I*. Yale University Press. 2001

Haudrère, Philippe, *Les Compagines des Indes Orientales*. 2006

Houston, James, *Dr. Houston Memoirs of his own Life Time*. London 1747.

HRODEJ, Philippe, *L'Amiral Du Casse.l'Élévation d'un gascon sous Louis XIV*. 1999

ISRAEL, Jonathan, *Empires and Entrepots. The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*.1990

JONES, A.E., *The story of Carshalton House*. 1980

*Journals of the Board of Trade and Plantations* Editados por K.H. Ledward 1925. La

LABAT, R. Père, *Voyage du Chevalier des Marchais en Guinée, isles voisines, et à Cayenne*. 1730

LABRA, Rafael, *Los códigos negros: estudios de legislación comparada*. 1879

LEÓN, Virginia, *Carlos VI. El emperador que no pudo ser rey de España*. 2003.

LEVY, Claude Fréderic, *Capitalistas et Pouvoir au siècle des Lumières*.1969.

LIND, James, *An essay on the most effectual means of preserving the health of seamen*. 1757

*London Gazette*

LOOSTER, Wim, *Networks of Colonial Entrepreneurs. The founders of the Jewish Settlements in Dutch America, 1650s and 1660s. Atlantic Diasporas. Jews, Conversos, and Crypto Jews in the Age of Mercantilism. 1500-1800*. Editado por Richard Kagan y Philip Morgan.

LÓPEZ GARCÍA, José Tomás, *Dos defensores de los esclavos negros en el siglo XVII*. Visión Libros. 2007

MACKAY, Charles, *Memoirs of Extraordinary Popular Delusions*. 1841

MANNIX, Daniel P., *Black cargoes. A history of the Atlantic slave trade 1518-1865*. 1962

MARSHALL, Dorothy, *England in the Eighteenth Century* .1962

MATRAYA Y RICCI, Juan Jose, *El moralista filatélico americano*. 1819

MARTÍN GAITE, Carmen, *El Proceso de Macanaz*. 1970

MENASSEH BEN JOSEPH BEN ISRAEL, *Miqweh Yisra el esto es, Esperança de Israel*. Ámsterdam 1650.

MERCADO, Tomás de, *Suma de Tratos y Contratos*.1569. Reeditado con estudio preliminar por Nicolás Sánchez Albornoz en la Colección Clásicos del Pensamiento Económico Español del Instituto de Estudios Fiscales en 1977.

MONTAGNE, Charles, *Histoire de la Compagnie des Indes*. 1899

MORELLET, André, *Mémoire sur la situation actuelle de la Compagnie des Indes*. 1769.

*Mr. Aislabie Gardens: three North Yorkshire gardens landscaped during the 18C by John Aislabie(1670-1742)and his son William (1700-1781)*. Bradford. 1981

MUÑOZ, Antoni Joseph, *La Traïció Anglesa*. 2009

MURPHY, Antoin E., *John Law. Economic Theorist and Policy-Maker*. Clarendon Press Oxford. 1997

MURPHY, Antoin E., *Richard Cantillon: Entrepeneur and Economist* Claredon Press. Oxford. 1986

NAVIA-OSOSRIO, Alvaro, *Rapsodia Económico Política Monarquica*. 1732

NEWMAN, Aubrey, *The Stanhopes of Chevening. A family biography.* 1969

PIKE, Ruth, *Aristócratas y Comerciantes*. Ariel 1978

PLUMB, J.H. *Sir Robert Walpole. The King's Minister.* 1960.

POSLETHWAYT, Malachy, *The Universal Dictionnary of Trade and Commerce translated from the French of the celebrated Monsieur Savary, inspector- general of the Manufactures for the King, with large Additions and Improvements incorporated throughout the whole work; which more particularly accommodate the same to the Trade and Navigation of these Kingdoms*. 1753

POSTLEWAYTH, Malachy, *Britain comercial interest explained and improved in a series of dissertations on several important branches of her trade and Police, containing a candid inquiry into the secret causes of the present misfortunates of the nation with proposals for their remedy by Malachy Postlewayth author of the Universal Dictionary of Trade and Commerce*. 1757

*Real Cedula de su Majestad concediendo libertad para el Comercio de Negros con las Islas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, y Provincia de caracas, a Españoles y Extranjeros bajo las reglas que se expresan*. Madrid en la imprenta de la viuda de Ibarra MDCCLXXXIX

*Real Cedula de Su Majestad concediendo libertad para el comercio de Negros con los Virreinatos de Santa Fé, Buenos Ayres, Capitania General de Caracas, é Islas de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico, à Españoles y Extranjeros bajo las reglas que se expresan*. Madrid, por Lorenzo de San Martin, impresor de varias oficinas de S.M. Año de 1791

*Real Cedula de su Majestad sobre la Educación , Trato y Ocupaciones de los Esclavos en todos sus Dominios de Indias, e Islas Filipinas, bajo las reglas que se expresan*. Madrid en la imprenta de la viuda de Ibarra, año de MDCCLXXXIX.

*Recopilación de las Leyes de los Reynos de las Indias*. 1681

*Reglamento y Aranceles Reales para el Comercio.Libre de España a Indias de 12 de octubre de 1778*. Imprenta de Pedro Marín

RICARD, Samuel, *Traité General du Commerce*. 1723

RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, Pedro, *Reflexiones sobre el Comercio Español a Indias*, Estudio preliminar de Vicente Llombart. Colección Clásicos del Pensamiento Económico Español del Instituto de Estudios Fiscales. 1988.

ROSENBLAT, Angel, *La población indígena y el mestizaje en América*. 1954

ROSEVEARE, Henry, *The Financial Revolution 1660-1760*. 1991

ROUSSET DE MISSY, Jean, *Le procès entre la Grande-Bretagne et l'Espagne*. 1740

SAINT-GERMAN, *Jacques Samuel Bernard. Le banquier des Rois*. Hachette 1960.

SALAZAR Y CASTRO, Luis, *Discurso Político sobre la flaqueza de la Monarquía Española en el reynado de Carlos II*. En Valladares Sotomayor, Antonio, *Seminario Erudito de obras críticas*. 1787

SANDOVAL, Alonso de, *Un tratado sobre la esclavitud*. Alianza Editorial 1987.Introducción, transcripción y traducción de Enriqueta Vila Villar.

SANZ AYÁN, Carmen, *Los Banqueros de Carlos II*. Universidad de Valladolid. 1989

SAVARY DES BRUSLONS, Jacques, *Dictionnaire Universel de Commerce*. 1748

SCELLE, Georges, *La Traite negrière aux Indes de Castille*. 1906

SMITH, Adam, *Investigación sobre la Naturaleza y la Riqueza de las Naciones*. Editores Campbell y Skinner. .Oikus-Tau 1998

SOLORZANO, Juan de, *Política Indiana*. 1648

SORSBY, Victoria Ann, *British trade with Spanish America under the assiento 1713-1740*. Tesis doctoral presentada en la Universidad de Londres en 1976 que puede consultarse en la Bibilioteca del Institute of Historical Research, bajo la signatura 9595.

SPERLING, John G. *The South Sea Company.An Historical Essay and Bibliogrphical Finding List*. Harvard University Printing Office. 1962

STELLA, Alessandro, *Histoires d'esclaves dans la Péninsule Ibérique*. 2000

TABOADA Y ULOA, Juan Antonio, *Antorcha luciente que enseña a reducir los reales de plata a maravedises*. 1751

TEMPLEMAN, Daniel, *A secret history of the late Directors of the South Sea Company*. 1735

*The Assiento or Contract for allowing to the subjects of Great Britain the liberty of importing negroes into the Spanish America*. 1713

THOMAS, Hugh, *The Slave Trade. The history of the Atlantic slave trade 1440-1870*. 1997

TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Compañía Gaditana de Negros*. E.E.H.A. 1973

*Tratado entre S. M. el rey de España y de las Indias y S.M. el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda para la abolición del tráfico de negros, concluido y firmado en Madrid en 23 de septiembre de 1817*. Habana, Imprenta del Gobierno y Capitanía General. 1856.

*Tratado entre Su Majestad la Reina de España y Su Majestad el Rey del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda para la Abolición del Tráfico de Esclavos.Concluiod y firmado en Madrid en 28 de junio de 1835. Habana. Imprenta del Gobierno y capitanía General*. 1858.

TREASURE, Geoffrey, *Who's Who in Early Hanoverian Britain*. 1992

ULLOA, Bernardo, *Restablecimiento de las Fábricas y Comercio español*. 1740. Reeditado con estudio preliminar por Gonzalo Anes en la Colección Clásicos del Pensamiento Económico Español del Instituto de Estudios Fiscales en 1992

ULLOA, Antonio, *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional*. 1748

UZTARIZ, Gerónimo, *Theórica y Practica de Comercio y Marina*. 1724

VEGA FRANCO, Marisa, *El trafico de esclavos con America. Asientos de Grillo y Lomelin*. Sevilla E.E.H.A.1984

VEITIA LINAJE, Jose, *Norte y contratación de las Indias*. 1672

VIGNOLS, Leon, *El asiento francés (1701-1713) e inglés (1713-1750) y el comercio franco español desde 1700 hasta 1730. Anuario de Historia del derecho español*. Tomo 5. 1928

VILA VILLAR, Enriqueta, *Afroamérica. Textos Históricos*. Colección Clásicos Tavera. Edición electrónica. 1999

VILA VILLAR, Enriqueta, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*. Sevilla E.E.H.A. 1977.

VILAR, Pierre, *Oro y Moneda en la Historia 1450-1.920*. Ariel 1969.

WALVIN, James, *Fruits of Empire*.1997

WILLIAMS, Basil, *The Whig Supremacy 1714-1760*. 1962

WRIGHT, I.A., *The Coymans Asiento (1685-1689). Bijdragen voor Vaderlandse geschiednis en Oudheidkunde,* reeks VI. 23-62, 1924

# AGRADECIMIENTOS

A Didier Ozanam, Etienne Taillemite, Philippe Hrodej y Alessandro Stella.

A los amigos que leyeron algunos capítulos del manuscrito.

A Concepción García Saiz, Directora del Museo de América, quien puso en mi conocimiento la existencia del estribo que se reproduce en la portada y me proporcionó las fotos realizadas por personal del Museo de América cuando la pareja de estribos estuvo expuesta en el Museo.

A las personas que trabajan en el Archivo General de Simancas, Archivo Histórico Nacional, Archivo Histórico de Protocolos de Madrid, Biblioteca Nacional, Archives nationales d'outre-mer en Aix-en-Provence y British Library de Londres.